



STATO MAGGIORE DIFESA
UFFICIO STORICO

GUIDA AGLI ARCHIVI DELL'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE

a cura di
SILVIA TRANI





STATO MAGGIORE DIFESA
UFFICIO STORICO

GUIDA AGLI ARCHIVI DELL'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE

a cura di
SILVIA TRANI



COMITATO SCIENTIFICO

Presidente

Col. Massimo BETTINI

Capo Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Difesa

Col. Filippo CAPPELLANO

Capo Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito

C.F. Leonardo MERLINI

Capo Ufficio Storico Stato Maggiore Marina

Col. Luigi BORZISE

Capo Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica

Col Alessandro DELLA NEBBIA

Capo Ufficio Storico del Comando Generale Arma dei Carabinieri

Col Giorgio GIOMBETTI

Capo Ufficio Storico del Comando Generale della Guardia di Finanza

Prof.ssa Paola CARUCCI

Docente di Archivistica. Presidente del Comitato Tecnico-Scientifico per gli Archivi
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Prof. Marco DE NICOLÒ

Docente di Storia Contemporanea – Università di Cassino e del Lazio Meridionale

Prof.ssa Mariella GUERCIO

Docente di Archivistica – Presidente A.N.A.I.

Prof. Guido MELIS

Docente di Storia della Pubblica Amministrazione - Sapienza Università di Roma

Prof.ssa Antonella MENICONI

Docente di Storia della Pubblica Amministrazione - Sapienza Università di Roma

Prof. Giovanni PAOLONI

Docente di Archivistica - Sapienza Università di Roma

PROPRIETÀ LETTERARIA

Tutti i diritti sono riservati

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione

© 2018 – MINISTERO DELLA DIFESA

Ufficio storico dello SMD

Salita S. Nicola da Tolentino, 1/B – Roma

quinto.segrstorico@smd.difesa.it

Copia esclusiva della vendita

ISBN: 9788898185337

SOMMARIO

<i>In volo tra le carte aeronautiche...</i> di Massimo Bettini.....	XI
<i>Presentazione</i> di Luigi Borzise.....	XIII
<i>Prefazione</i> di Paola Carucci.....	XV
<i>Prefazione</i> di Elio Lodolini.....	XXI
Tavola delle principali abbreviazioni e sigle.....	XXXIX
<i>Introduzione</i> di Silvia Trani.....	XLV
PARTE PRIMA - L'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE.....	1
1. Dall'istituzione all'8 settembre 1943.....	3
1.1. La Sezione storica: finalità, evoluzione e attività fino alla Seconda guerra mondiale..	3
1.2. I progetti e le iniziative per la creazione del museo della Regia aeronautica.....	38
1.3. L'Ufficio storico negli anni della Seconda guerra mondiale.....	47
2. Dalla Guerra di liberazione alla fine degli Anni Sessanta.....	66
2.1. L'Ufficio storico negli anni del secondo dopoguerra.....	66
2.2. L'Ufficio storico negli Anni Cinquanta e Sessanta.....	84
2.3. I progetti e le iniziative per la creazione del museo dell'Aeronautica militare....	107
3. Dagli Anni Settanta alla fine degli Anni Novanta.....	115
3.1. L'Ufficio storico negli Anni Settanta.....	115
3.2. L'istituzione del Museo storico dell'Aeronautica militare.....	129
3.3. L'Ufficio storico negli Anni Ottanta e Novanta	136
3.4. La consultabilità del patrimonio archivistico dell'Ufficio storico.....	151



4. Gli Anni Duemila: nuove responsabilità, sfide e prospettive	157
4.1. L'ordinamento e le funzioni dell'Ufficio storico.....	157
4.2. Le principali attività e iniziative dell'Ufficio storico.....	159
 PARTE SECONDA - I FONDI ARCHIVISTICI.....	 177
 I. Archivi istituzionali.....	 179
Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923).....	179
<i>I primordi.....</i>	<i>179</i>
<i>Incidenti di volo 1910-1922.....</i>	<i>180</i>
<i>Prima guerra mondiale.....</i>	<i>181</i>
<i>Stazione idrovolanti di Sant'Andrea Giuseppe Miraglia.....</i>	<i>184</i>
<i>Fotografie aeree Prima guerra mondiale.....</i>	<i>184</i>
 La Regia aeronautica (1923-1946).....	 185
Organi consultivi e centrali.....	185
<i>Commissione suprema mista di difesa poi Commissione suprema di difesa,</i> <i>Carte dei rappresentanti dell'Amministrazione aeronautica.....</i>	<i>185</i>
MINISTERO DELL'AERONAUTICA.....	187
Nota introduttiva.....	187
Gabinetto.....	191
<i>Ufficio leggi e decreti.....</i>	<i>193</i>
<i>Ufficio riorganizzazione ex sede Ministero dell'aeronautica,</i> <i>Sezione stralcio archivi.....</i>	<i>193</i>
<i>Direzione personale militare e scuole.....</i>	<i>193</i>
<i>Regia accademia aeronautica.....</i>	<i>194</i>
<i>Memorie del personale aeronautico.....</i>	<i>195</i>
<i>Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti poi</i> <i>Direzione costruzioni aeronautiche.....</i>	<i>195</i>
<i>Ufficio studi.....</i>	<i>196</i>
<i>Divisione aeromobili.....</i>	<i>196</i>
<i>Commissione centrale per i prigionieri di guerra.....</i>	<i>197</i>
 STATO MAGGIORE DELLA REGIA AERONAUTICA.....	 201
Nota introduttiva.....	201
<i>1° Reparto operazioni.....</i>	<i>204</i>



1 ^a Divisione operazioni.....	205
2 ^a Divisione collegamenti poi Telecomunicazioni.....	208
3 ^a Divisione difesa aerea.....	209
2° Reparto ordinamento e mobilitazione poi Ordinamento e servizi logistici poi Ordinamento.....	209
1 ^a Divisione ordinamento poi 1 ^a Sezione ordinamento.....	210
2 ^a Divisione mobilitazione.....	214
3 ^a Divisione servizi poi 2 ^a Divisione servizi logistici.....	215
3° Reparto efficienza linea.....	217
1 ^a Divisione materiale poi 2 ^a Divisione materiale.....	218
2 ^a Divisione personale e addestramento poi 1 ^a Divisione personale.....	220
4° Reparto studi militari aeronautici.....	221
Carteggio generale.....	222
Carte Ex SIOS.....	222
5° Reparto studi tecnico-militari.....	222
Carteggio su armamenti e materiali aeronautici.....	223
Carteggio su velivoli.....	224
6° Reparto allestimenti.....	224
Carteggio per categorie annuali.....	224
8° Reparto difesa aerea.....	224
Carteggio generale.....	225
1 ^a Divisione difesa aerea.....	226
Ispettorato superiore tecnico militare.....	226
Segreteria tecnica dello SMRA.....	226
Ufficio studi e Ufficio tecnico militare.....	226
Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri.....	227
Enti periferici.....	228
Comando Idrovolante Umberto Maddalena (Dox 2).....	228
Comando Idrovolante Alessandro Guidoni (Dox 3).....	229
Direzione delle costruzioni aeronautiche di Torino.....	230
Campagne di guerra.....	231
Campagna italo-etiopica 1935-1936 e attività di polizia coloniale.....	231
Africa orientale italiana 1935-1938.....	231
38 ^a Squadriglia da ricognizione.....	233
Guerra civile spagnola 1936-1939.....	233
Operazione militare Spagna (OMS).....	233



Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione 1940-1945.....	236
SUPERAEREO.....	236
Nota introduttiva.....	236
<i>Carteggio per categorie permanenti</i>	237
<i>Carteggio di carattere informativo</i>	240
<i>Carte Ex SIOS</i>	240
<i>Relazioni operazioni belliche</i>	241
<i>Diari storici di Superaereo</i>	242
COMANDO SERVIZI AEREI SPECIALI.....	242
Nota introduttiva.....	242
<i>Carteggio generale</i>	243
<i>Ufficio personale</i>	243
<i>Relazioni periodiche in tempo di guerra e diari storici degli enti centrali del Ministero dell'aeronautica</i>	244
<i>Diari storici 1940-1945</i>	245
<i>Situazione giornaliera e settimanale efficienza bellica velivoli ed equipaggi e dislocazione reparti</i>	246
<i>Relazioni d'aeroporto</i>	247
<i>Cobelligeranza</i>	248
<i>Miscellanea Ex SIOS</i>	249
<i>Bollettini del Comando supremo</i>	249
<i>Cifrari</i>	249
<i>Fotografie aeree Seconda guerra mondiale</i>	250
Raccolte e miscellanee.....	250
<i>Memorie storiche della Regia aeronautica</i>	250
<i>Relazioni e rapporti delle direzioni dell'Intendenza generale dell'aeronautica, del Commissariato per l'aeronautica e del Ministero dell'aeronautica</i>	252
<i>Incidenti di volo 1923-1946</i>	253
<i>Relazioni varie</i>	254
<i>Esercitazioni</i>	254
<i>Raid e crociere</i>	254
<i>Bilanci Commissariato per l'aeronautica, Ministero dell'aeronautica e Regia aeronautica</i>	255
<i>Miscellanea Ex SIOS</i>	255
<i>Disegni armamenti e materiali aeronautici</i>	256
<i>Abachi per il tiro di lancio da aeromobile</i>	256



L'Aeronautica nazionale repubblicana (RSI, 1943-1945)	256
<i>Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica della Repubblica sociale italiana</i>	256
L'Aeronautica militare (dal 1946)	260
Organi consultivi e centrali.....	260
<i>Consiglio superiore di aeronautica</i>	260
<i>Consiglio superiore delle Forze armate, Sezione Aeronautica</i>	261
STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA MILITARE.....	263
Nota introduttiva.....	263
<i>1° Reparto operazioni poi 3° Reparto piani e operazioni</i>	265
<i>Incidenti di volo</i>	266
<i>2° Reparto ordinamento poi 1° Reparto ordinamento e personale</i>	268
<i>Carteggio generale</i>	269
<i>Carte Ex SIOS</i>	271
<i>Reparto segreteria e affari generali poi 5° Reparto affari generali</i>	271
<i>4° Ufficio statistica e ricerca operativa</i>	273
<i>Diario dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare</i>	275
<i>Sintesi delle attività dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare</i>	275
DIVISIONE AEREA STUDI, RICERCHE E SPERIMENTAZIONI.....	275
Nota introduttiva.....	275
<i>Reparto sperimentale di volo</i>	276
<i>Progetto San Marco</i>	277
Raccolte e miscellanee.....	277
<i>Memorie storiche dell'Aeronautica militare</i>	277
<i>Ordini settimanali delle zone aeree territoriali poi regioni aeree</i>	279
<i>Relazioni di comandi, di enti e istituti di formazione e addestramento dell'Aeronautica militare</i>	279
<i>Disegni aeroporti</i>	280
Archivi non periodizzabili	280
<i>Incidenti di volo</i>	280
<i>SMA 1° Reparto (1° versamento) e SMA 1° Reparto (2° e 3° versamento)</i>	280
<i>Ex SIOS</i>	281
<i>Circolari sull'ordinamento e sul personale della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare</i>	281
<i>Istruzioni, direttive e regolamenti</i>	282



<i>Circolari del Ministero dell'aeronautica, dello Stato maggiore della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare.....</i>	282
<i>Cronologico.....</i>	283
<i>Monografie.....</i>	283
<i>Aeroporti.....</i>	283
<i>Aerei.....</i>	284
<i>Distintivi reparti ed enti aeronautici.....</i>	284
<i>Album fotografici.....</i>	285
<i>Notiziari, bollettini e rendiconti tecnici, delle esperienze e degli studi.....</i>	285
<i>Monografie militari.....</i>	286
<i>Libretti aerei.....</i>	286
Archivi del personale.....	287
Documentazione caratteristica e fascicoli personali.....	287
<i>Libretti personali.....</i>	287
<i>Libretti caratteristici dei voli.....</i>	288
<i>Stati di servizio.....</i>	288
<i>“Cartelle” personali.....</i>	289
<i>Fascicoli personali del Comando Servizi aerei speciali.....</i>	289
<i>Fascicoli prigionieri di guerra degli angloamericani nella Seconda guerra mondiale.....</i>	290
<i>Fascicoli personali di epurazione.....</i>	290
<i>Personale iscritto al Fronte militare clandestino di Resistenza dell'Aeronautica.....</i>	291
<i>Raccolte e miscellanee.....</i>	292
<i>Situazione personale ruolo naviganti e non naviganti della Regia aeronautica.....</i>	292
<i>Situazione personale ruolo naviganti e non naviganti nella Seconda guerra mondiale.....</i>	292
<i>Situazione personale ruolo naviganti e non naviganti dell'Aeronautica militare.....</i>	292
<i>Aviatori della Prima guerra mondiale (scuole di volo).....</i>	293
<i>Personale ruolo naviganti nella Prima guerra mondiale.....</i>	293
<i>Stralci di volo.....</i>	293
<i>Assi.....</i>	294
<i>Caduti e dispersi.....</i>	294
<i>Medaglie d'oro al valor militare.....</i>	294
<i>Medaglie d'oro al valor aeronautico.....</i>	295



II. Archivi privati.....	297
Archivi di famiglie e di persone.....	297
<i>Ajmone-Cat Mario.....</i>	<i>297</i>
<i>Aramu Mario.....</i>	<i>300</i>
<i>Baracca Francesco.....</i>	<i>303</i>
<i>Bonardi Giovanni.....</i>	<i>305</i>
<i>Bozzolato Giovanni.....</i>	<i>306</i>
<i>Briganti Alberto.....</i>	<i>307</i>
<i>Cagna Stefano.....</i>	<i>311</i>
<i>Cattoi Costantino.....</i>	<i>313</i>
<i>Ciocca Callisto.....</i>	<i>314</i>
<i>Contini Amerigo.....</i>	<i>315</i>
<i>Cordero di Montezemolo Vittorio.....</i>	<i>316</i>
<i>De Bernardi Mario.....</i>	<i>317</i>
<i>Ferrarin Francesco.....</i>	<i>320</i>
<i>Franchini Giovanni.....</i>	<i>321</i>
<i>Fucini Mario.....</i>	<i>321</i>
<i>Iacobucci Guglielmo, Guido e Italo.....</i>	<i>322</i>
<i>Lattanzi Bernardino.....</i>	<i>324</i>
<i>Marieni Giovanni Battista.....</i>	<i>324</i>
<i>Martra e Minardi, famiglie.....</i>	<i>326</i>
<i>Masala Tommaso Vincenzo.....</i>	<i>328</i>
<i>McRae Mixson Mildred.....</i>	<i>329</i>
<i>Mecozzi Amedeo.....</i>	<i>331</i>
<i>Moci Paolo.....</i>	<i>333</i>
<i>Molfese Manlio.....</i>	<i>334</i>
<i>Palamenghi Calogero.....</i>	<i>335</i>
<i>Palanca Armando.....</i>	<i>336</i>
<i>Petrucchi Luigi.....</i>	<i>337</i>
<i>Pezzi Enrico.....</i>	<i>339</i>
<i>Ranieri Celso.....</i>	<i>340</i>
<i>Sabelli, famiglia.....</i>	<i>341</i>
<i>Savi Ercole.....</i>	<i>343</i>
<i>Unia Carlo.....</i>	<i>344</i>
<i>Usuelli Celestino.....</i>	<i>345</i>
<i>Valle Giuseppe.....</i>	<i>347</i>
<i>Verduzio Rodolfo.....</i>	<i>349</i>

<i>Verza Alceo</i>	351
<i>Miscellanea carte e documenti personali</i>	352
Collezioni	356
COLLEZIONE GIUSEPPE COMETTI.....	356
<i>Aerei italiani e stranieri, Fascicoli tecnici</i>	357
<i>Fotografie e diapositive</i>	357
<i>Collezione Roberto Gentili</i>	358
<i>Collezione Rodolfo Uccelli</i>	358
 III. Archivi diversi	 359
<i>Fotografie aeree austriache Prima guerra mondiale</i>	359
 IV. Archivi in fotocopia	 361
<i>Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 4° Reparto logistica</i>	361
 Le fonti	 363
 Indici	 399
Avvertenza generale.....	401
1. Persone e famiglie.....	402
2. Luoghi.....	412



In volo tra le carte aeronautiche...

Col. Massimo Bettini

Capo Ufficio storico dello Stato maggiore Difesa¹

È una grande soddisfazione quella con cui posso annoverare questa nuova importante opera, curata dall'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, come sesto volume della collana editoriale "Istituzioni e fonti militari". Una collana nata nel 2012 da un'iniziativa scientifica promossa dall'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa, allo scopo di produrre un contributo concreto allo studio dell'archivistica e delle fonti esistenti nei principali contesti militari. Una proposta, questa, che ha trovato piena adesione da parte dei vertici delle Forze armate e del mondo accademico, i cui prestigiosi docenti che fanno parte del relativo comitato scientifico, insieme ai capi degli uffici storici di ciascuna Forza armata, sono citati nelle pagine di questo volume.

La presente opera, *Guida agli archivi dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, è inoltre, in ordine temporale, la seconda specifica guida ai fondi d'archivio ad essere pubblicata in questa collana, dopo quella apparsa nel 2016 a cura della Marina militare. E se la guida archivistica, forte di una metodologia che insegna *in primis* a porre domande specifiche alle fonti, è tradizionalmente considerata uno degli strumenti di consultazione più importanti ed efficaci per la ricerca scientifica, si ampliano così sensibilmente, in attesa di analoghe opere delle altre Forze armate, sia il quadro d'assieme, interforze, della conoscenza organica delle principali *fonti* in argomento, sia la possibilità di garantire ai vari ricercatori una sempre più agevole, pubblica fruizione degli archivi storici militari. Ciò a tutto vantaggio della divulgazione e della valorizzazione di questi fondamentali carteggi,

¹ Rappresentante della Difesa per la storia militare nei consessi nazionali e internazionali. A seguito dell'applicazione del d.l. 6 lug. 2012, n. 95, convertito in legge dall'art. 1, comma 1, della l. 7 ago. 2012, n. 135, le funzioni e tutte le attività precedentemente svolte dalla ex Commissione italiana di storia militare (CISM), sono transitate all'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa.



che sono, val sempre la pena rammentarlo, non soltanto, per legge, *beni culturali* dello Stato, non soltanto espressione condivisa dei valori, della memoria e della tradizione dell'Istituzione militare, ma preziose testimonianze, intimamente incardinate nel processo storico e storiografico della Nazione.

Evidenzio poi con piacere il fatto che la cura della *Guida* dell'Ufficio storico dell'*Arma Azzurra* sia stata affidata alla dott.ssa Silvia Trani, neo funzionaria dell'Archivio centrale dello Stato, archivista riconosciuta tra le massime esperte di carte militari e già autrice del volume *Il Regio esercito e i suoi archivi. Una storia di tutela e salvaguardia della memoria contemporanea*, che inaugurerò felicemente questa collana. Conoscendone la professionalità, sono certo che l'Aeronautica militare non potrà che beneficiare di questa attenta curatela, che peraltro suggella la ricca attività scientifica di riordino e valorizzazione intrapresa con ottimi risultati ormai da diversi anni dal suo Ufficio storico. A quest'ultimo, infine, vanno i miei ringraziamenti per l'intelligente adesione al progetto che abbiamo congiuntamente intrapreso.

Presentazione

Col. Luigi Borzise

Capo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare

La guida, dicono in sintesi gli specialisti della materia, è uno strumento per la ricerca che descrive sistematicamente i fondi conservati in un istituto archivistico. Già partendo da questa semplice definizione appare chiaro anche ai non addetti ai lavori come tale strumento scientifico rappresenti un passaggio importante ed essenziale per consentire agli storici, di ogni livello, di potersi orientare nell'esplorazione del prezioso e cospicuo patrimonio storico-documentario dell'Aeronautica militare. Patrimonio che l'Ufficio storico iniziò a conservare e a incrementare sin dal 1926, anno della sua fondazione e che riserverà non poche sorprese a chi si inoltrerà nella lettura di questo interessante e, spero, coinvolgente lavoro.

Lascio volentieri gli approfondimenti scientifici su questa opera alla competenza degli esimi professori Paola Carucci e Elio Lodolini, i quali peraltro seguono con generosa benevolenza da molti anni il progredire delle attività di riordino archivistico intraprese dal mio Ufficio ed ai quali rivolgo la mia piena riconoscenza.

In tale veste, mi piace pensare che in questa occasione io mi trovi, *qui e ora*, a raccogliere la *summa* dell'impegno delle generazioni che mi hanno preceduto, considerando anche che da una quindicina d'anni, con l'accrescersi di una sempre più profonda consapevolezza archivistica, si sono susseguite presso questa importante articolazione dello Stato maggiore della Forza armata fondamentali attività di schedatura e inventariazione, migliorie conservative delle carte custodite, significative collaborazioni con il mondo accademico e della ricerca. La guida dei fondi d'archivio della dott.ssa Silvia Trani offre in questo senso un ulteriore, fondamentale passo avanti per la libera e quanto più ampia, pubblica fruizione delle fonti militari, patrimonio inestimabile della storia d'Italia.

A questo punto mi congedo con un'immagine presa ovviamente in prestito dalla dinamica del volo: "la *Guida* è come una pista d'atterraggio illuminata che si



scorga dall'alto, di lontano; un aeroporto sicuro e accogliente anche per i ricercatori meno esperti e per tutti gli appassionati di cose aeronautiche”.

Buona lettura a tutti!



Prefazione

Prof.ssa Paola Carucci

La pubblicazione di questa *Guida agli archivi dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare* nella collana “Istituzioni e fonti militari” dell'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa costituisce un momento importante per la conoscenza delle fonti per la storia militare e offre, pertanto, un nuovo contributo alla ricerca. È già stata pubblicata nella stessa collana il testo *L'Archivio della Marina. Guida dei fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio storico della Marina militare* e l'Autrice di questa *Guida* vi ha già pubblicato il volume su *Il Regio esercito e i suoi archivi. Una storia di tutela e salvaguardia della memoria contemporanea*.

Va dato atto all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare di aver riconosciuto, ormai da diversi anni, l'importanza dell'organizzazione e della gestione dell'Archivio storico, assicurando una direzione attenta e consapevole alla struttura che – attraverso personale interno e collaborazioni esterne qualificate – ha avviato da tempo il riordinamento e l'inventariazione dei singoli fondi. Ma, come è noto a chi si occupa di archivi e archivistica, i lavori sui singoli fondi acquistano un valore aggiunto se si pongono anche come momento propedeutico alla realizzazione di una guida generale che fornisce un quadro completo delle fonti conservati e uno studio specifico delle singole istituzioni che le hanno prodotte.

Come è noto i fondi conservati presso gli uffici storici degli Stati maggiori presentano una situazione particolarmente complessa per quanto attiene alla tutela, alla conservazione e alla descrizione dei fondi dal momento che questi uffici acquisiscono la documentazione in una prospettiva di autodocumentazione volta in particolare alla compilazione di memorie e alla conoscenza della storia delle campagne militari. Gli uffici storici, in sostanza, hanno conservato la documentazione per trattarla non già con criteri oggettivi destinati alla fruizione della collettività degli storici e di un eventuale pubblico non specializzato, ma per propri obiettivi istituzionali. Di conseguenza è frequente, o addirittura è la prassi normale, che nuclei di documentazione di una stessa provenienza si trovino frammisti tra

diversi fondi e altri di diverse provenienze siano riuniti in uno stesso fondo in ragione di una materia unificante.

Questa peculiarità implica che non sia corretto smembrare i fondi così costituiti ai fini della ricostruzione del processo di produzione della documentazione di ogni singolo ente, mentre è particolarmente necessaria un'analisi diplomatica delle carte che permetta di identificarne la provenienza, studiando l'organizzazione e le funzioni dei soggetti produttori per comprendere quale sia stato lo specifico processo di sedimentazione che di fatto ha scompaginato l'ordine originario e dato vita a nuove concentrazioni di documenti prodotte da enti diversi. Ne consegue che la redazione della guida sia particolarmente complessa.

Risulta, pertanto, molto opportuna la scelta operata dall'Autrice di aver dedicato circa la metà del volume alla storia dell'ente conservatore, l'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, articolata in partizioni cronologiche entro cui vengono evidenziati i momenti salienti dell'evoluzione dell'ente, le funzioni, l'inquadramento istituzionale, i progetti e le iniziative per la creazione del Museo storico e, per quanto riguarda l'Archivio storico, le modalità di acquisizione dei fondi, dando altresì adeguato spazio alla normativa per l'accesso ai documenti.

La Sezione storica, istituita il 25 gennaio 1926, e poi, dal 1928, l'Ufficio storico dovranno fare i conti fin dall'origine con "la difficoltà di controllo sugli archivi prodotti dai vari enti militari dipendenti, combinata con l'assenza di una chiara idea conservativa" (p. 5). Del resto la funzione prioritaria dell'Ufficio storico era quella di procedere alla "redazione della storia completa della cooperazione della nostra Aviazione alla vittoria della Grande Guerra" (p. 15), quando cioè l'Aeronautica militare non aveva ancora una propria autonoma organizzazione istituzionale e amministrativa. Il sopraggiungere di altre funzioni – determinate anche dai tempi brevissimi per il versamento delle carte – quali l'aggiornamento della posizione matricolare di militari in servizio presso le altre Forze armate o che avevano partecipato alla Guerra di Libia e alla Prima guerra mondiale, nonché la ricerca per la liquidazione di pensioni, riassunzione in servizio o altro rendevano preminente la funzione giuridico-amministrativa rispetto a quella storica e culturale. L'Autrice mette bene in evidenza come, fin dal primo regolamento del 1927,

l'obiettivo prioritario dell'Ufficio storico sia la raccolta e lo studio dei documenti diretto all'elaborazione della "storia" dell'Aeronautica, obiettivo che – a prescindere dalla effettiva difficoltà per il recupero dei documenti per la storia anteriore all'istituzione dell'Ufficio storico – implica una selezione mirata a fini informativi e divulgativi e alle scelte editoriali perseguite che privilegia la documentazione di carattere operativo. Mancano, infatti, regole per la destinazione degli archivi non più correnti, mentre si danno norme specifiche per l'invio delle memorie storiche e poi anche per la compilazione dei diari storici, che troveranno una puntuale disciplina nel 1939, che verrà ulteriormente precisata e articolata con l'entrata in guerra, mentre ulteriori disposizioni verranno emanate per la redazione anche di altre tipologie documentarie. Gli enti compilatori, tuttavia, pressati dalle esigenze belliche non mostreranno sempre una adeguata accuratezza nella redazione dei diari storici e nella raccolta degli allegati. La mancanza di personale, inoltre, non favoriva una corretta conservazione e descrizione dei documenti che, in quantità cospicua, venivano ormai a concentrarsi nell'Ufficio storico.

Le vicende belliche della Seconda guerra mondiale si riflettono ovviamente anche nella documentazione dell'Aeronautica con la presenza sul territorio nazionale, a seguito dell'armistizio, di istituzioni della Repubblica sociale e del Regno del Sud. Nella documentazione di quest'ultimo si riflette anche la partecipazione delle Forze aeree a fianco degli Alleati.

Nel dopoguerra cambia l'organizzazione ministeriale, con l'istituzione del Ministero della difesa in cui verranno a confluire i tre dicasteri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica, anche se per circa due decenni rimarranno in vigore le precedenti strutture. L'Ufficio storico dell'Aeronautica riesce ad evitare nel 1959 la fusione con l'Ufficio studi dello Stato maggiore, anche se permangono la precarietà logistica e l'ormai cronica insufficienza quantitativa e qualitativa delle risorse umane.

L'Autrice considera giustamente "fondamentale per quella metamorfosi degli uffici storici che ha consentito un loro allineamento, tuttora da perfezionare, con le altre istituzioni conservative pubbliche, in primo luogo con gli Archivi di Stato" (p. 99) l'istituzione del Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze dell'attività

degli uffici storici di Forza armata, costituito nel 1967, in cui si riflettevano anche esigenze determinate da una evoluzione della storiografia militare. Il crescente impegno di storici non militari che collocavano le vicende militari di guerra e di pace nel più complesso e articolato contesto della storia nazionale, portava alla richiesta di un più ampio accesso alle fonti militari. Il primo convegno di storia militare, tenutosi a Roma dal 17 al 19 marzo 1969, vide riuniti nel Comitato scientifico membri del Gruppo di lavoro e autorevoli personalità del mondo accademico, ivi compresa la presenza del sovrintendente all'Archivio centrale dello Stato: l'evento segnò l'avvio di una successiva serie di incontri e convegni in cui sono state messe a fuoco e discusse le principali tematiche connesse anche alla ricognizione, gestione e consultabilità delle fonti militari. Ciò avveniva nonostante permanessero le consuete carenze di fondi e di personale per la conservazione delle fonti che, comunque, continuavano – sia pure in maniera non organica – a pervenire all'Ufficio storico. Quest'ultimo tuttavia riusciva a intensificare almeno l'attività editoriale.

Nel corso degli anni vengono riconfermati i compiti dell'Ufficio storico “afferenti al reperimento, ordinamento e conservazione della documentazione, sempre intesa genericamente, che presentasse un interesse storico-aeronautico al fine di fornire dati e notizie allo Stato maggiore e all'intera Forza armata per attività di lavoro e studio e, ancora, per integrare la preparazione culturale e professionale del personale” (p. 139). Tuttavia l'Ufficio storico si impegna anche per incidere maggiormente sulla politica di tutela degli archivi aeronautici e non soltanto su specifiche tipologie documentarie, con una certa attenzione anche allo scarto del carteggio non classificato.

Nel 1979 viene emanata una disposizione del ministro della Difesa che sancisce, in materia di consultabilità, l'applicazione per analogia della normativa generale sugli archivi prevista nella legge archivistica del 1963. Il provvedimento viene poi sostituito dal decreto ministeriale del 1° giugno 1990 che riconferma in materia di consultabilità le disposizioni del 1979 e disciplina il servizio archivistico sul modello del regolamento del 1911 per gli Archivi di Stato.

Le disposizioni del testo unico dei beni culturali del 1999 e del successivo codice

dei beni culturali e del paesaggio del 2004, esentando gli Stati maggiori delle Forze armate dal versamento della loro documentazione di carattere militare e operativo all'Archivio centrale dello Stato, implicano la necessità di una specifica normativa per disciplinare la materia e garantire la conservazione del patrimonio documentario. Alcune iniziative sono state intraprese per arrivare a un nuovo piano di conservazione per l'Aeronautica (tra cui rilevante quella dell'istituzione di un gruppo di lavoro istituito nel 2008) che, partendo dall'identificazione dell'interesse storico della documentazione prodotta da enti e reparti, consentisse di assicurarne il versamento all'Ufficio storico. Nel concetto di documentazione viene superata l'ambiguità terminologica dell'espressione "di carattere militare e operativo", includendovi anche quella relativa alle funzioni amministrative. Dall'attività del gruppo di lavoro discende la direttiva del 2011 (relativa a organismi centrali e di vertice) in cui l'indicazione delle carte da tutelare è collegata finalmente alle categorie del titolare e sono previste misure rilevanti per la selezione, lo scarto e il versamento: purtroppo non è ancora stata emanata.

L'Ufficio storico – nota infine l'Autrice – ha incrementato il servizio al pubblico, armonizzando i criteri di accesso alla documentazione con la normativa degli Archivi di Stato e avviando iniziative di valorizzazione delle fonti anche attraverso un uso rappresentativo e funzionale delle nuove tecnologie; ha intensificato le relazioni con altre istituzioni del MiBACT e con l'università per la realizzazione di progetti comuni.

Particolarmente complessa si è rivelata l'organizzazione dei fondi, risolta brillantemente dall'Autrice inserendoli in un contesto cronologico che riflette nella prima parte le fondamentali partizioni della storia italiana, seguendo i criteri della *Guida generale degli Archivi di Stato italiani*: le origini dell'Aviazione nel Regio esercito; la Regia aeronautica fino alla conclusione della Seconda guerra mondiale nel 1945; il biennio della RSI; l'Aeronautica militare, a partire dalla Repubblica. Seguono alcuni fondi non periodizzabili e quelli relativi al personale dell'Aeronautica. La seconda parte è dedicata agli archivi privati (Archivi di famiglie e di persone e Collezioni), mentre la terza prevede Archivi diversi e la quarta Archivi in fotocopia. Anche la descrizione delle singole voci riflette i collaudati criteri della *Guida*

generale: denominazione del fondo, dati quantitativi e cronologici, strumenti di ricerca; nota istituzionale che fornisce notizie ampie e puntuali sui soggetti produttori; nota archivistica e indicazione delle serie, con relativi dati cronologici e quantitativi. La compilazione delle note archivistiche è decisamente la parte più difficile e particolarmente rilevante ai fini della ricerca: l'Autrice infatti ricostruisce, ove possibile, il processo di aggregazione di carte di diversa provenienza identificando i vari soggetti produttori e fornendo puntuali collegamenti tra diversi nuclei di documentazione.

Una menzione particolare merita la cospicua presenza di archivi privati di famiglie e di persone, una quarantina circa, frutto di una intelligente politica di relazioni con le famiglie o i titolari stessi della documentazione grazie alla quale si va costruendo un patrimonio collettivo di memorie costituito dalle carte “di persone – e non solo personalità – legate al mondo aeronautico”. Opportunamente analitica è la ricostruzione delle vicende biografiche e della natura e dei contenuti dei documenti.

Prefazione

Prof. Elio Lodolini

La redazione di un nuovo mezzo di corredo di un archivio è sempre un fatto positivo; ancor più positivo è quando si tratta, come nel caso presente, della redazione della guida di un intero archivio, quello esistente nell'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare.

Il lavoro è stato affidato alla dott.ssa Silvia Trani, che può ben considerarsi, e non da oggi, una specialista in materia di archivi militari, ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti nel testo di questo volume.

L'Autrice ha voluto dividere il lavoro in due parti: alla *Guida* vera e propria, che costituisce la seconda parte del lavoro, ha premesso una prima parte, che occupa circa la metà del volume (pp. 1-175), costituita da un'utile cronistoria del "soggetto conservatore", qual è l'Ufficio storico dell'Aeronautica.

Diciamo l'"Ufficio storico", in quanto – ha scritto Carlo Cetto Cipriani – "l'*Archivio storico* dell'Aeronautica militare c'è ma non esiste. Può sembrare una battuta, ma i documenti ufficiali parlano solo dell'*Ufficio storico* dell'Aeronautica militare, all'interno del quale, nei vari periodi, in posizione e con nominativi diversi, esiste un Archivio, senz'altra specificazione. La dicitura *Archivio storico dell'Aeronautica* appare saltuariamente, incontrando talvolta anche opposizioni più o meno forti di taluni personaggi"¹. In effetti, anche questa *Guida* si intitola ai fondi dell'Ufficio storico e non ai fondi dell'Archivio storico.

L'importante, tuttavia, è che l'archivio ci sia, perché abbiamo esempi di istituzioni, anche di primaria importanza, prive di archivio².

¹ C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea triennale in Storia medievale, moderna e contemporanea, Università degli studi [di Roma] La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2006/2007, p. IV, citata da Silvia Trani nella nota 34 a p. 17 di questa *Guida*.

² Così la Corte costituzionale, di cui Sabino Cassese ha scritto che l'archivio "è previsto dal regolamento, ma non è stato mai costituito": S. CASSESE, *Dentro la Corte. Diario di un giudice costitu-*

La “Sezione storica” (poi, dal 15 dicembre 1928, Ufficio storico, allora su tre sezioni, una delle quali “Archivio e Museo”, in quanto all’Archivio fu unito il Museo) della nostra Forza aerea fu istituita il 25 gennaio 1926, cioè poco dopo la nascita dell’Aeronautica come Forza armata indipendente, “in conformità con le direttive” impartite dal capo del Governo, Benito Mussolini (p. 3), ma i documenti conservati nell’Archivio storico hanno inizio da molti decenni prima.

Come mai? La spiegazione è semplice: l’Archivio chiese ed ottenne la documentazione – o, meglio, quella superstita dopo perdite e distruzioni di ogni tipo – posta in essere da altri organismi produttori, per lo più da reparti del Genio, incaricati, nel Regio esercito, della gestione della componente aeronautica e da reparti analoghi della Regia marina, smembrandola dai fondi di appartenenza.

Un atto, quindi, indubbiamente “antiarchivistico”, secondo i canoni dell’archivistica, ma che in questo caso non ci sentiamo di condannare. Si tratta di un atto archivisticamente eretico; ma in qualche caso le eresie hanno una motivazione valida. È ovvio che l’Arma aerea, la quale ha raggiunto la propria indipendenza nel 1923, abbia voluto avere presso di sé la documentazione delle glorie, dei sacrifici, dei progressi compiuti dalla componente aeronautica dalla nascita del primo nucleo di “aerostieri” nel 1884, in un quarantennio (1884-1923) così ricco di eventi, in pace e in guerra.

Nel caso specifico c’è poi da aggiungere che talora la conservazione nell’Archivio storico dell’Aeronautica del materiale ceduto dall’Esercito e dalla Marina, quando esso in precedenza era conservato non nei rispettivi Archivi storici, ma in depositi di vario tipo, spesso alla rinfusa, è servita, se non altro, a salvaguardare quel materiale da ulteriori perdite e dispersioni. Quando la documentazione ceduta dall’Esercito all’Aeronautica era di natura abbastanza diversa dalla massa dei

zionale, Bologna, il Mulino, 2015, su cui mi permetto di rinviare anche ad un mio commento: E. LODOLINI, *Una Corte senza archivio*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», n.s., X (2014), 1-2-3, (“finito di stampare nel novembre 2015”), pp. 217-224, a partire dalla scritta, che figurava in età medievale nel monastero di Santa Barbara d’Auge, “*Clastrum sine armarium quasi castrum sine armamentarium*” cioè che un monastero (*claustrum*) o qualunque altra istituzione, privi di archivio (*armarium*) sono simili ad una fortezza senza armi.

documenti dello stesso Esercito è da ritenere che abbia potuto essere enucleata con limitate rotture dell'unità dei fondi di provenienza (anche se – ripetiamo – non si può negare che si tratti di un atto contrario alle norme dell'archivistica). Non altrettanto, almeno in parte, per quanto riguarda la documentazione dell'attività aeronautica della Marina, dalla quale le cessioni sono state evidentemente minori, in quanto più strettamente connessa con operazioni del “nostro naviglio, col quale l'aviazione della Marina forma un tutto omogeneo”³.

Manca completamente la documentazione relativa al secolo XIX ed ai primi anni del XX, cioè quella dei primi venticinque anni: la data più antica presente nel materiale descritto dalla *Guida* è il 1909. Probabilmente la modesta consistenza iniziale della componente aeronautica ha fatto sì che la relativa documentazione, ove sia stata conservata, fosse troppo inserita in quella di unità maggiori per poter essere enucleata.

È quindi ovvio che il trasferimento all'Archivio storico dell'Aeronautica del materiale documentario dell'Esercito e della Marina descritto in questa *Guida* sia stato – e non avrebbe potuto essere altrimenti – soltanto parziale per l'intero periodo. Nelle carte relative ad un'azione terrestre o marittima effettuata con la copertura aerea evidentemente non è possibile scindere la relativa documentazione. Quindi nell'Archivio dell'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Esercito e in quello della Marina si trova anche documentazione su tematiche aeronautiche. Da un sommario sondaggio nell'Archivio storico dell'Esercito⁴, a scopo esclusivamente

³ Così una lettera della Marina riportata a p. 10 (riferimenti nella nota 18). Nella nota 17, p. 9, l'Autrice accenna anche all'antico “antagonismo” tra Marina e Aeronautica “derivante, in parte, dalla differente concezione sull'impiego dell'Arma aerea, essendo la prima sostenitrice da sempre della necessità di avere una propria aviazione specializzata, e la seconda sostenitrice di una linea, prevalente prima e durante il Secondo conflitto mondiale, finalizzata al mantenimento indipendente della massa dei suoi mezzi, eventualmente da assegnare, di volta in volta e secondo il bisogno, alle altre due Forze armate”. Su questo tema è appena il caso di ricordare come anche in alcune grandi Potenze l'aeronautica per molto tempo non sia stata indipendente, ma siano esistite un'Aviazione dell'Esercito e un'Aviazione della Marina. Oggi in Italia il conflitto di idee è stato superato con la costituzione, a fianco dell'Aeronautica militare, di un'Aviazione per l'Esercito e una per la Marina.

⁴ Per cui ringrazio il dott. Alessandro Gionfrida.

esemplificativo, risulta l'esistenza di materiale di argomento aeronautico in vari fondi, fra cui nei fondi *L-3* e *F-4* carte sulle prime esperienze di volo, 1862, e studi sull'impiego dell'arma aerea in guerra, nell'ambito del Corpo di Stato maggiore, 1862-1915; nel fondo *A-4* memorie storiche del 3° Reggimento genio militare nel cui ambito era inserita la componente aeronautica, 1887-1914; nel fondo *L-8* carte del Comando del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica durante la Guerra italo-turca del 1911-1912, relativo al primo impiego di aerei; nei fondi *F-1* e *F-4* carte del Comando supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, sulla costituzione di gruppi e squadriglie, 1915-1919; nel fondo *F-3* alcuni diari storici di gruppi e squadriglie, analoghi ad altri ceduti all'Archivio storico dell'Aeronautica, 1915-1918; nel fondo *E-1* carte dei comandi d'Aeronautica nell'ambito dei comandi d'armata sull'attività dei reparti aerei nella Prima guerra mondiale. Ma, come già detto, questo è un breve elenco a scopo semplicemente esemplificativo; una ricerca completa frutterebbe una ben più ricca messe di indicazioni.

I vari gruppi di documenti, poi, sono pervenuti alla Sezione storica e all'Ufficio storico dell'Aeronautica nei modi più diversi, da molti depositi, spesso in disordine. Si cercò anche di avere copia dei diari storici delle Forze aeree austro-ungariche durante la Prima guerra mondiale "sfruttando l'apposita clausola inserita, nel 1922, nella convenzione sugli archivi per l'attuazione del trattato di Saint-Germain" (nota 21, p. 11).

Dalle indicazioni circa la consistenza quantitativa di questo materiale documentario, risulta altresì che, nonostante le ricerche svolte per reperire e raccogliere la documentazione dell'attività aeronautica svolta dal Regio esercito e dalla Regia marina anteriormente alla istituzione della Regia aeronautica i risultati, tutto sommato, sono stati piuttosto modesti e Silvia Trani sottolinea, fra l'altro, la mancanza di una chiara idea "conservativa" da parte dei vari enti militari (p. 5): la consistenza quantitativa della documentazione pre-1923 posseduta dall'Ufficio storico dell'Aeronautica risulta essere di 3.185 fascicoli, 11 buste ed un volume.

Inoltre, come nota l'Autrice, spesso l'operazione di acquisizione del materiale documentario "non fu accompagnata dall'indicazione di uniformi e chiari criteri di valutazione e selezione, se non quelli di un generico 'valore storico' e di una

preferenza per le carte sulla partecipazione agli eventi bellici, lasciando sempre margine alla soggettività degli enti, comandi e reparti produttori e/o custodi della documentazione. A questo si aggiunge anche un'attenzione, da parte della Sezione storica e poi dell'Ufficio storico, rivolta al 'dato' e alla 'notizia' piuttosto che ai complessi documentari integri, con la perdita di quelle chiavi 'ermeneutiche' che potevano consentire (e consentono) una lettura 'filologicamente' corretta delle carte" (nota 27, p. 13).

È questo, del resto, un comportamento che purtroppo si riscontra spesso anche in ambito civile, quando sugli archivi operano storici sprovvisti della conoscenza dell'archivistica che pretendono di improvvisarsi archivisti e causano danni irreparabili agli archivi. Spesso, poi, chi non conosce l'archivistica ha difficoltà a comprendere come ogni documento, isolato dal proprio contesto, perda gran parte del proprio valore e del proprio significato. Sappiamo bene che chi è esperto in altre discipline, e soprattutto in storia, ritiene che ci si possa improvvisare archivisti e quindi ritiene di essere in grado di porre mano all'ordinamento degli archivi. Già nel 1916 Giovanni Vittani affermava che era "tutt'altro che scomparsa l'opinione di alcuni dotti che certe conoscenze, e specialmente la storica, siano di natura tale da comprendere virtualmente, come il più comprende il meno, anche l'archivistica"⁵. Chi non conosce l'archivistica è portato a privilegiare – come ricorda Silvia Trani nel passo che abbiamo sopra riportato – non il complesso archivistico, il fondo, la serie, ma il singolo documento; inoltre, è quasi sempre portato ad ordinare gli archivi "per materia", cioè in base al contenuto dei documenti, anziché in base ad un corretto principio di provenienza. Ricordiamo che, poiché un archivio è formato da due elementi, il complesso dei documenti ed il complesso delle relazioni che intercorrono, sin dall'origine, fra i documenti stessi, spezzare quelle relazioni – come avviene quando si creano miscellanee e raccolte per argomenti – significa togliere ai documenti una parte del loro significato e del loro valore.

⁵ G. VITTANI, *La formazione dell'archivista*, in «Annuario del R. Archivio di Stato di Milano», VIII (1917), pp. 77-102, in cui la frase qui sopra citata è a p. 82.

A questo proposito non possiamo non richiamare qui, per inciso, quello che abbiamo sottolineato in altre occasioni⁶, e cioè l'assurda soppressione, nel 2004, della qualifica di "Archivista di Stato" dai ruoli del Ministero della difesa.

Altro tema sottolineato dall'Autrice è quello delle carenze organizzative circa locali, attrezzature, personale nei primi tempi del funzionamento della Sezione storica, e del rallentamento dell'attività propria di essa e del successivo Ufficio storico causato dalle numerose richieste di carattere amministrativo da parte degli uffici del personale ed anche da altri ministeri (Guerra, Finanze), dalla Corte dei conti, dalla MVSN, specialità per la difesa aerea territoriale, e da comandi e uffici periferici, per la concessione di pensioni e ricompense o notizie in genere sul comportamento di singoli soggetti (nota 31, p. 15, e p. 23). Ciò derivava anche dal possesso di documentazione piuttosto recente, ed anche in questo caso altrettanto dovevano lamentare gli Archivi di Stato – lo ricorda anche l'Autrice (nota 33, p. 16) – quando esistevano termini di versamento assai brevi (in qualche caso anche dieci o cinque anni: r.d. 31 ago. 1933, n. 1313), e non è detto che le norme le quali hanno abbreviato i termini di versamento, nelle pieghe più nascoste della legislazione, dai quaranta anni stabiliti dal d.p.r. 30 set. 1963, n. 1409, e confermati dalla successiva legislazione fra cui il codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004, a soli trenta anni⁷ non provochino nuovamente gli inconvenienti di cui sopra.

⁶ E. LODOLINI, *L'ingresso dell'archivistica negli archivi storici militari*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare. Temi e problemi*, a cura di F. RIZZI-F. CARBONE-A. GIONFRIDA, Roma, Ministero della difesa, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2012, pp. 9-48, in cui cfr. specialmente le pp. 42-46; con rinvio anche ad un mio precedente breve intervento dal titolo *La scomparsa degli Archivisti di Stato dai ruoli del Ministero della difesa*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari. Lo stato attuale, le funzioni sociali, gli sviluppi. Acta del convegno di studi tenuto a Roma il 19 e 20 ottobre 2005 presso il Comando generale della Guardia di finanza*, a cura di G. GIANNONE, Roma, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2006, pp. 230-233.

⁷ D.l. 31 mag. 2014, n. 83, convertito in legge con legge di conversione 29 lug. 2014, n. 106, "Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo", che nell'art. 12, "Misure urgenti per la semplificazione, la trasparenza, l'imparzialità e il buon andamento dei procedimenti in materia di beni culturali e paesaggistici", comma 4, recita: "Al fine di semplificare la consultazione degli archivi sono adottate le seguenti modificazioni del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004 e successive

Da sottolineare come l'Ufficio storico dell'Aeronautica si sia preoccupato non solo della raccolta del materiale esistente, ma anche della preparazione di quello futuro, e come più volte siano state date istruzioni, che Silvia Trani riporta accuratamente, sulle modalità di redazione di diari storici e di altri documenti.

L'Ufficio storico nelle guerre d'Africa e di Spagna, le difficili vicende del Museo, la Seconda guerra mondiale, sono tutti temi su cui l'Autrice si sofferma con cura e attenzione, così come sugli eventi successivi, sino ai giorni nostri, tutti esaminati minuziosamente, con competenza ed anche, vorrei aggiungere, con amore per il soggetto descritto.

Su questi temi mi limito a sottolineare soltanto due punti dell'ampio studio di Silvia Trani. Uno è quello della consultabilità degli archivi militari da parte degli studiosi, che fu trattato anche in congressi di studi storici e risolto con l'estensione agli archivi militari delle norme sulla consultabilità degli archivi storici civili, ma con l'aggiunta, per quanto riguarda gli studiosi stranieri, della clausola della reciprocità, adottata anche dall'Archivio storico diplomatico del nostro Ministero degli affari esteri, e che sarebbe forse opportuno fosse adottata anche dagli Archivi di Stato.

L'altro punto riguarda l'esclusione degli archivi degli Stati maggiori delle Forze armate dalle funzioni di sorveglianza esercitate dall'Amministrazione archivistica sugli archivi di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, nonché l'esclusione dall'obbligo di versare agli Archivi di Stato la documentazione "di carattere militare e operativo": come afferma l'Autrice, "per la prima volta una disposizione legislativa, di carattere primario, prevedeva esplicitamente la conservazione delle carte militari e operative presso gli Stati maggiori e questo dava forza giuridica all'esistenza stessa di uffici e archivi storici nell'ambito dell'area tecnico-operativa della Difesa; uffici e archivi in precedenza esistenti solo per normativa interna ovvero in forza degli ordinamenti". Però la formula "di carattere militare e operativo" può essere poco chiara e/o ricevere interpretazioni diverse, e su questo

modificazioni: (*omissis*); al comma 1 dell'art. 41, primo periodo, le parole 'quarant'anni' sono sostituite dalle seguenti: 'trent'anni'".

punto l'Autrice, molto opportunamente, cita, nella nota 335 (pp. 155-156), la proposta di Alessandro Gionfrida, archivista di Stato nell'Archivio storico dello Stato maggiore dell'Esercito, di considerare tale carattere come afferente non tanto alla documentazione, quanto al soggetto produttore, proposta che ci sembra tale da risolvere ogni dubbio.

La seconda parte del volume della Trani, pp. 177-361, è costituita dalla *Guida* vera e propria, suddivisa tra archivi istituzionali, archivi privati, archivi diversi e persino archivi in fotocopia. Per ogni fondo l'Autrice fornisce succinte (o non tanto succinte), ma complete, notizie sulla natura, i compiti, la struttura dell'ente od ufficio produttore e sulla documentazione: date estreme, consistenza quantitativa e qualitativa, esistenza di inventari o di altri mezzi di corredo.

Una decisione dell'Autrice ci sembra particolarmente utile: quella di descrivere anche fondi dell'Aeronautica che non si trovano nell'Archivio storico dell'Arma azzurra, ma presso altri istituti di conservazione: per esempio, nella descrizione del Ministero dell'aeronautica è compresa, anche quella del Gabinetto dello stesso Ministero, il cui fondo è conservato nell'Archivio centrale dello Stato (*Ministero dell'aeronautica, Gabinetto poi Segretariato generale*, degli anni 1926-1966). Altrettanto dicasi del fondo della Direzione personale militare e scuole, degli stessi anni, e di altri fondi.

Le notizie sull'organizzazione e sulle vicende degli uffici, comandi ed istituti produttori della documentazione sono molto ampie e circostanziate, anche quando la documentazione esistente è molto modesta: per esempio, alla 2^a Divisione collegamenti, poi Telecomunicazioni (1942-1943) dello Stato maggiore, il cui fondo è costituito da solo fascicolo, è dedicata quasi un'intera pagina (pp. 208-209).

Dato il modo in cui è stata ottenuta la documentazione di data anteriore a quella della costituzione dell'Aeronautica in Forza armata indipendente dall'Esercito e dalla Marina, purtroppo sono più volte presenti anche raccolte e miscellanee. Anzi l'intero capitolo iniziale, dedicato agli archivi istituzionali, si apre con la descrizione del materiale delle origini e degli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923, ma, come abbiamo detto, il materiale documentario presente nell'Archivio storico ha inizio soltanto dal 1909), costituito – con l'eccezione di fotografie aeree

della Prima guerra mondiale, per circa due metri lineari, indicati come una raccolta “di carattere omogeneo” – esclusivamente proprio di raccolte e miscellanee, senza alcun fondo organico.

Fra la documentazione anteriore al 1923 è particolarmente notevole quella relativa alla Guerra italo-turca (azioni in Libia, anche con la partecipazione di aviatori civili) e soprattutto alla Prima guerra mondiale. Erano davvero tempi eroici, in cui già mettere piede a bordo di un aereo costituiva un atto di particolare coraggio, visto che nel Primo conflitto mondiale la nostra Aviazione ebbe più perdite per incidenti di volo che in operazioni belliche⁸.

Del periodo fra le due guerre mondiali sono da segnalare non solo le carte della Guerra italo-etioptica e quelle della Guerra civile di Spagna, ma anche quelle delle grandi imprese aeronautiche civili, i primati conseguiti, e, soprattutto, le imprese di massa, quali la crociera nel Mediterraneo orientale del 1929, quella Italia-Brasile del 1930-1931 e quella dall'Italia all'America del Nord e ritorno del 1933 (del decennale), guidate personalmente dal ministro dell'Aeronautica pilota Italo Balbo.

Per quanto riguarda la documentazione del periodo della Seconda guerra mondiale, alcune serie sono costituite da carte degli anni 1940-1943; altre, invece, da carte dell'intero periodo 1940-1945, comprendendo, per quanto riguarda la Regia aeronautica, anche i due anni successivi a quello che si continua tuttora a denominare “armistizio” e che invece ha il titolo ufficiale di *Instrument of Surrender of Italy* ed in traduzione italiana “Istrumento di resa dell'Italia”, come è pubblicato dal più autorevole dei testi, la collana dei Documenti diplomatici del nostro Ministero degli affari esteri. Quel documento di resa fu firmato con la clausola “senza condizioni” dal capo del Governo italiano, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, il 29 settembre 1943 a Malta, con ciò trasferendo agli angloamericani il governo dei territori italiani da essi man mano occupati. Agli italiani fu però tenuto nascosto,

⁸ P. VARRIALE, *I caduti dell'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 2014.

per tutta la durata della guerra ed oltre, che si trattasse non di un armistizio ma di una resa incondizionata e che, quindi, il territorio man mano occupato dagli angloamericani fosse governato esclusivamente da questi ultimi e non da un governo italiano, sia pure in stato di soggezione.

Soltanto nel 1947, con la firma del *diktat* (“trattato di pace” non negoziabile, essendo stata incondizionata la resa), anzi con l’esecuzione di esso dal 15 settembre 1947⁹ ebbe fine – scrive il prof. Pietro Pastorelli, presidente della Commissione per la redazione dei documenti diplomatici italiani – il “regime di resa incondizionata”¹⁰. Da quella data l’Italia tornò ad essere uno Stato indipendente, retto da un Governo provvisorio italiano e non più dagli occupanti. Con l’entrata in vigore della costituzione, dal 1° gennaio 1948, l’Italia ebbe di nuovo un Governo legittimo, come aveva avuto sino al 25 luglio 1943.

Una situazione particolare si verificò in Roma per l’Aeronautica, così come per le altre Forze armate, subito dopo l’8 settembre 1943. La riassumiamo brevemente. A seguito dell’abbandono di Roma da parte del Re e di Badoglio, che si trasferirono, con i ministri della Marina, ammiraglio conte Raffaele de Courten (Milano 1888 - Frascati, Roma, 1878), e dell’Aeronautica, generale di divisione aerea Renato Sandalli (Genova 1897 - Roma 1968), a Brindisi, in territorio occupato dagli angloamericani, il potere nella Capitale fu provvisoriamente assunto dall’ottantunenne maresciallo d’Italia Enrico Caviglia (Finale Ligure, Genova, 1862 - Finale Ligure 1945) nella sua qualità di ufficiale di grado più elevato casualmente presente nella Capitale (il Governo Badoglio, istituito alla fine di quello fascista, aveva instaurato una durissima dittatura militare, quindi il compito spettava all’autorità militare). Caviglia¹¹, dopo trattative con il Comando germanico, nominò comandante della

⁹ D.lg.c.p.s. 28 nov. 1947, n. 1430, in «Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana», 24 dic. 1947, n. 295, “Esecuzione del trattato di pace fra l’Italia e le Potenze alleate ed associate firmato a Parigi il 10 febbraio 1947”.

¹⁰ P. PASTORELLI, *Il ritorno dell’Italia nell’Occidente. Racconto della politica estera italiana dal 15 settembre 1947 al 21 novembre 1949*, Milano, Led, 2009, p. 12.

¹¹ Esiste il dubbio se Caviglia abbia ricevuto o meno il telegramma di investitura da parte di Vittorio Emanuele III a sostituto del capo del Governo regio in Roma; comunque tale provvedimento fu

“città aperta” di Roma il generale di divisione conte Carlo Calvi di Bèrgolo (Atene 1887 - Roma 1973), genero di Vittorio Emanuele III (avendone sposato una delle figlie, Jolanda). Calvi di Bèrgolo, il cui incarico durò appena una dozzina di giorni, dal 10 al 22 settembre 1943, a sua volta, nominò dei “commissari” ai singoli ministeri, compresi quelli della Marina e dell’Aeronautica i cui titolari avevano seguito il Re e Badoglio a Brindisi. Al Ministero dell’aeronautica fu nominato il “Generale dell’A.A. pilota” Aldo Urbani (Viterbo 1896 - Roma 1973), che più tardi, in epoca democratica, divenne capo di Stato maggiore dell’Aeronautica. I commissari rimasero in carica nelle sedi di Roma per qualche tempo anche dopo la nascita della Repubblica sociale italiana, all’incirca sino al dicembre 1943, coesistendo con i ministri della RSI, che avevano sede in varie città dell’Italia settentrionale. Nominati da un’autorità risalente indubbiamente al Governo regio, non furono riconosciuti da questo, ma, al contrario, furono riconosciuti dalla RSI, che, addirittura, ne sostituì due, riconoscendo quindi anche ufficialmente questa istituzione.

I commissari emisero una serie di provvedimenti, denominati “determinazioni” e “decreti”, che si intersecarono con quelli della RSI. Gli uni e gli altri furono adottati talvolta “udito il Consiglio di Stato”, furono regolarmente registrati dalla Corte dei conti e pubblicati dalla «Gazzetta ufficiale». Nell’Archivio storico dell’Aeronautica potrebbe trovarsi anche documentazione della gestione commissariale. Il biennio 1943-1945 vide un’Italia divisa in due: da un lato la “cobelligeranza”, cui parteciparono anche reparti della Regia aeronautica, dall’altro la Repubblica sociale italiana con l’Aeronautica repubblicana, entrambe più o meno documentate nelle carte descritte in questa *Guida*. Anzi, per quanto riguarda gli eventi di quel periodo, c’è da dire che molti reparti italiani rifiutarono di accettare la resa ed il passaggio al nemico operati dal Re e dal Governo Badoglio, e continuarono a

adottato dal Sovrano. Quando si costituì la Repubblica sociale italiana Caviglia scrisse al maresciallo d’Italia Rodolfo Graziani, ministro delle Forze armate, una lettera di piena adesione al Governo repubblicano, pur senza prendervi parte attiva. Approvò inoltre calorosamente la creazione del nuovo Esercito repubblicano ed auspicò che esso diventasse il nucleo del futuro Esercito italiano. Morì il 22 marzo 1945. Il Governo della RSI gli decretò funerali di Stato.



combattere dalla stessa parte senza soluzioni di continuità prima ancora che si costituisse la RSI: “Quando fu pubblicato l’armistizio dell’8 settembre 1943 – è detto al riguardo in una ben nota sentenza del Tribunale supremo militare¹² – una parte delle Forze armate italiane non lo accettò e proseguì le ostilità contro il nemico, e cioè contro gli alleati che avevano messo piede in Italia”. Si trattava di “considerevoli unità di terra, di mare e dell’aria”¹³.

Anche fra i prigionieri italiani in mano inglese e americana dopo il settembre 1943 vi furono rifiuti di passare a collaborare con il detentore, nonostante le punizioni – vietate, fra l’altro dalle convenzioni internazionali – loro applicate da questi. In particolare, gli statunitensi divisero i prigionieri, trasferendo in campi di punizione coloro i quali non accettarono di collaborare con loro e definendoli addirittura “criminali”¹⁴. Contro questa discriminazione, vietata dalla convenzione di Ginevra del 1929, protestò ufficialmente persino l’alto commissario del Governo regio per i prigionieri di guerra, generale Pietro Gazzera (Bene Vagienna, Cuneo, 1879 - Ciriè, Torino, 1953)¹⁵.

La RSI, invece, pagava gli stipendi agli ufficiali catturati dai tedeschi, corrispondendoli alle famiglie in Italia. Su proposta del ministro delle Forze armate, di concerto con gli altri ministri, fu altresì preparato un decreto in base al quale anche i militari italiani caduti combattendo contro i tedeschi dopo l’8 settembre 1943 e sino al 30 settembre erano da considerare “caduti per la Patria”. Questa decisione aveva non solo un valore morale, ma anche un risvolto pratico di corresponsione di pensioni alle famiglie dei caduti e di benefici per i feriti e mutilati. L’adesione fu unanime; soltanto il Sottosegretariato per l’Aeronautica obiettò che il termine sino al 30

¹² Sentenza del Tribunale supremo militare 26 apr. 1954 (presidente Buoncompagni, relatore Ciardi, pubblico ministero Venuti), sul ricorso Zuccari ed altri. La sentenza è pubblicata – fra l’altro – in «Rivista penale», LXXVIII (1954), terza serie, 9-10, pp. 853-883. Il passo qui riportato è a p. 861.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Fra la bibliografia su questo tema: R. MIEVILLE, *Fascists’ criminal camp*, Roma, Corso editore, 1948.

¹⁵ ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO, fondo *Presidenza del Consiglio dei ministri*, serie *Salerno, 1943-1945*, b. 11, categoria 5/2.

settembre sembrava eccessivo (il Governo repubblicano si era installato dal 23 settembre), ma non si oppose al provvedimento. Dato il tempo che occorre per il “concerto” con tutti i ministeri, che avevano sede in città diverse¹⁶, e la crescente difficoltà delle comunicazioni, non si fece in tempo ad adottarlo prima della fine della RSI; comunque, è da sottolineare questa iniziativa, certamente molto sgradita ai tedeschi. Ma il Governo della RSI – a differenza del sedicente Governo regio del Sud – era un governo indipendente ed adottava i propri provvedimenti senza il controllo dell’alleato germanico, anche quando questi erano ad esso sgraditi¹⁷.

Nella RSI ai militari era vietata per legge l’iscrizione al Partito fascista repubblicano ed a qualunque altro partito¹⁸, perché le Forze armate dovevano difendere soltanto la Patria e non una parte politica. Un’aliquota di esse fu costituita dai giovani delle classi 1924 e 1925, che nella RSI furono chiamati al normale servizio militare di leva¹⁹. Ci fu, per la prima volta nelle Forze armate italiane, anche una componente femminile, volontaria, organizzata nel Servizio ausiliario femminile. A differenza delle attuali donne nelle Forze armate, le ausiliarie della RSI prestavano servizio disarmate, in uffici, comandi, ospedali militari, ecc. Alcune furono impiegate anche nell’artiglieria contraerea, che faceva parte dell’Aeronautica²⁰.

¹⁶ La RSI non ebbe una sede ufficiale. Mussolini risiedeva a Gargnano, la Presidenza del Consiglio dei ministri era a Bogliaco, i ministeri in città diverse; taluni, come quello delle Forze armate, suddivisi fra più città, sotto la denominazione comune di “Quartier generale” e come indirizzo un numero di “posta civile”. Non so chi abbia coniato l’assurda dicitura “Repubblica di Salò”, che è *un grosso errore in quanto la RSI mai e poi mai ebbe sede a Salò* e Mussolini non mise mai piede né a Salò né nelle vicinanze di Salò. Come sia nato il nome Salò riferito alla RSI è incomprensibile: forse (è una mia ipotesi) perché vi aveva sede l’Agenzia giornalistica Stefani, la grande agenzia ufficiosa italiana di notizie, con corrispondenti in tutto il mondo, fondata da Cavour e assurdamente soppressa dopo la Seconda guerra mondiale?

¹⁷ Basti citare una delle leggi fondamentali della RSI, quella sulla socializzazione (partecipazione dei dipendenti in forma paritaria con i datori di lavoro alla direzione delle aziende), la cui applicazione fu fortemente avversata dai tedeschi perché temevano che rallentasse la produzione bellica.

¹⁸ Un altro partito costituitosi nella RSI fu il Partito repubblicano socialista, che pubblicava anche un proprio quotidiano, «L’Italia del popolo», e di cui fu a capo Domenico Edmondo Cione (Napoli 1908 - Napoli 1965), un allievo di Benedetto Croce.

¹⁹ Come è noto, in Italia c’era la leva militare obbligatoria, che fu abolita, o meglio, “sospesa” soltanto dal 2005.

²⁰ Le ausiliarie furono circa seimila, per lo più giovanissime. Pagarono un alto prezzo di sangue

La documentazione della RSI (pp. 256-259)²¹ conservata dall'Archivio storico dell'Aeronautica è però in quantità minima: appena 216 fascicoli, veramente pochi, tanto più se si considera che nella RSI non solo, come abbiamo detto, l'artiglieria contraerea, ma anche i paracadutisti facevano parte dell'Aeronautica. L'acquisizione, da parte dell'Ufficio storico, di ulteriori archivi privati oltre quelli già posseduti, potrebbe in parte colmare questa grave lacuna.

La divisione degli italiani nel periodo 1943-1945 si verificò anche fra i membri di una stessa famiglia nella scelta di campo, e su questo basti citare quella fra il maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani (Filettino, Frosinone, 1882 - Roma 1955), ministro delle Forze armate della Repubblica sociale italiana, ed il generale di squadra aerea Giulio Cesare Graziani (Affile 1915 - Roma 1998)²², che fece parte della Regia aeronautica cobelligerante. Uno di questi casi è presente anche in questa *Guida*, nell'archivio privato di Carlo Martra e del genero Romeo Minardi. Dopo la fine della guerra, però, ci fu un reciproco riconoscimento fra i combattenti regolari (tali sono, per il diritto internazionale, coloro che rispondono a tre

nelle stragi che seguirono la fine della guerra. Il numero di quante furono uccise non è noto, ma da più parti è stato calcolato in circa trecento, duecento delle quali nominativamente identificate. Più numerose furono quelle che subirono violenze di ogni sorta.

²¹ Data la sproporzione delle forze in campo, l'Aeronautica della RSI si concentrò nella difesa delle città italiane, pur non rinunciando a qualche azione offensiva, come quella compiuta da aerosiluranti contro navi nemiche a Gibilterra. Il nemico, oltre ad effettuare massicci bombardamenti sulle città, che provocarono un gran numero di morti civili (mi limito a ricordare la strage, a mezzogiorno del 20 ottobre 1944, dei bambini della Scuola elementare Crispi di Gorla, nella periferia di Milano, priva di qualsiasi obiettivo militare, ad opera di aerei americani), inviò singoli aerei che solcavano a bassissima quota i cieli della RSI, mitragliando qualunque cosa si muovesse, un pedone in una strada, un contadino nei campi, un asino carico di fascine. Questi aerei erano stati denominati, non so perché, "Pippo" dalla popolazione, ed al grido di allarme "c'è Pippo" tutti cercavano un riparo. In molti punti erano state scavate lungo le strade extraurbane trincee a zig-zag in cui i passanti potevano rifugiarsi per sfuggire ai mitragliamenti. Anche chi scrive ebbe occasione di servirsene.

Mi sia permesso un ricordo personale. Una bambina che viveva in una località campestre dell'Emilia e tutti i giorni percorreva in bicicletta alcuni chilometri per andare a scuola nel paese vicino, mi ha raccontato che d'inverno, nonostante il freddo, sperava sempre che ci fosse la nebbia, che l'avrebbe posta al riparo dai mitragliamenti a bassa quota da parte dell'aereo americano di turno. Quella bambina si chiamava e si chiama Carla e da più di cinquant'anni è mia moglie.

²² Decorato di medaglia d'oro, sei medaglie d'argento e una di bronzo e una promozione per merito di guerra.

condizioni: indossare una divisa, portare apertamente le armi, dipendere da capi noti e responsabili) dell'una e dell'altra parte, con reciproca stima, e le associazioni combattentistiche e d'arma accolsero fra i propri iscritti gli uni e gli altri²³.

Ho ritenuto necessario ricordare questi eventi del 1943-1945 perché essi sono oggi pochissimo noti e spesso citati in maniera assolutamente distorta.

Dopo la fine della Seconda guerra mondiale l'Aeronautica ha seguito l'evoluzione e il progresso della tecnologia, ed ai decenni successivi si riferisce la maggior parte della documentazione dell'Archivio storico. Anche per questo periodo, però, sono purtroppo presenti raccolte e miscellanee.

Nel capitolo su "Archivi non periodizzabili", tutto di raccolte e miscellanee, si trovano di nuovo documenti a partire dal 1911, in quello sugli "Archivi del personale", documenti a partire dalla classe 1880 ed anche qui sono presenti "raccolte e miscellanee".

Gli archivi privati confluiti nell'Archivio storico dell'Aeronautica – cui è dedicato un altro capitolo della *Guida* – costituiscono un cospicuo patrimonio documentario dell'Arma azzurra²⁴. Il numero di questi archivi posseduti dall'Archivio storico è molto elevato. Si tratta difatti di trentasei archivi, più una miscellanea di carte e

²³ Per esempio, nell'Associazione nazionale volontari di guerra, tanto tra gli iscritti che nella Giunta esecutiva centrale, cui ho avuto l'onore di essere eletto per più mandati consecutivi, c'erano volontari sia del "Regno del Sud" che della RSI. L'ANVG ha avuto un particolare riconoscimento con la concessione di un nuovo stemma araldico, avvenuta con decreto del presidente della Repubblica del 26 aprile 1991.

²⁴ Su questa categoria di archivi è da vedere, in particolare, l'articolo del ten. col. Massimiliano Barlattani, capo della Sezione Archivio dell'Ufficio storico dello Stato maggiore Aeronautica, *Archivi privati dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Situazione e prospettive di valorizzazione*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare...* cit., pp. 249-262. Di questo interessante e complesso articolo mi piace segnalare particolarmente l'affermazione secondo cui le carte degli archivi privati presenti nell'Archivio storico "diventano talvolta fondamentali perché suppliscono a mancanze di carteggi mai versati, dispersi o presenti in altri archivi: è il caso, ad esempio, delle modalità di addestramento di piloti tedeschi in Italia riflettenti la politica estera dello Stato fascista (*Gentilli*) o della donazione *Viola*, erede del col. Vincenzo Coppola, che va proprio a 'coprire' un vuoto sulla documentazione ufficiale del periodo delle famose crociere atlantiche" (p. 257). Se si considera che nel solo periodo della Seconda guerra mondiale furono attivi circa mille piloti (p. 260) si comprenderà ancor meglio quale messe di notizie possa riservare l'acquisizione di questa categoria di archivi.

documenti personali di sei altri soggetti e di tre “collezioni” sempre private. L’archivio di Italo Balbo, invece, è stato di recente donato dalla famiglia all’Archivio centrale dello Stato. Per ciascun archivio la Trani fornisce non solo notizie sul contenuto, ma anche una biografia del personaggio che lo ha prodotto. La presenza di questi archivi in numero così cospicuo attesta come l’Archivio storico abbia dedicato molte energie e molta attenzione ad una politica di acquisizione di questo tipo di archivi, utili non solo per illustrare la figura e l’opera di chi li ha prodotti, ma anche perché, come già rilevato, in qualche caso potrebbero colmare lacune della documentazione pubblica. Mentre questo volume va in stampa sono in corso di acquisizione da parte dell’Ufficio storico altri due importanti archivi privati.

Uno è l’archivio del maggiore Adriano Visconti (Tripoli 1915 - Milano 1945), uno dei più valorosi Assi della nostra Aviazione, autore di un gran numero di vittorie aeree, sia prima dell’8 settembre 1943 nella Regia aeronautica, sia nell’Aeronautica repubblicana dopo quella data, decorato di sei medaglie d’argento e due di bronzo, una promozione per merito di guerra e tre croci di ferro tedesche, assassinato a tradimento con una raffica di mitra alle spalle da un partigiano comunista dopo la fine della guerra, il 29 aprile 1945, insieme con il suo aiutante, tenente Valerio Stefanini, mentre si recava a trattare per la salvezza di propri uomini. È quasi sconosciuto in Italia, mentre è noto ed onorato dagli ex nemici a Washington, dove è uno dei due italiani presenti nel memoriale dei più valorosi aviatori di ogni Nazione.

L’altro archivio privato in corso di acquisizione è quello di Umberto Klinger (Saluzzo, Cuneo, 1900 - Venezia 1971), volontario negli Alpini nella Prima guerra mondiale, poi anch’egli valoroso pilota (tenente colonnello di complemento) nella Seconda, attivo soprattutto in rischiosi collegamenti aerei con l’Etiopia rimasta isolata dall’Italia durante la guerra e capo di Stato maggiore dei Servizi aerei speciali, decorato di cinque medaglie d’argento, una di bronzo ed una croce di guerra al valor militare. Nella vita civile Klinger fu membro della Camera dei deputati dal 1934, poi della Camera dei fasci e delle corporazioni, organizzatore dell’Ala Littoria, prima compagnia aerea italiana di bandiera, e fra i massimi promotori dello sviluppo dell’Aviazione civile in Italia ed all’estero.

Minima, nell'Archivio dell'Ufficio storico, è invece la categoria degli “Archivi diversi”: uno solo, anzi un semplice gruppo di fotografie aeree riprese da aerei austriaci sul fronte italiano durante la Prima guerra mondiale.

L'ultima categoria è quella degli “Archivi in fotocopia”, anche in questo caso nel numero di uno solo, relativo al così detto “scandalo Lockheed” del 1976-1979.

Grazie a questa *Guida* lo studioso che desideri consultare i fondi dell'Archivio storico dell'Aeronautica disporrà di complete notizie sulla struttura dei comandi, uffici e reparti produttori della documentazione, sul materiale esistente, sulla consistenza dei singoli fondi e serie, sull'esistenza di mezzi di corredo. Un'opera, quindi utilissima, che attesta altresì la cura che l'Ufficio storico pone nel rendere sempre più facilmente accessibili i propri fondi.

Tavola delle principali abbreviazioni e sigle

a.	=	anno
a.a.	=	anno accademico
A.A.	=	Arma aeronautica
AB	=	aerobrigata
ABC	=	atomica, batteriologica e chimica
ACS	=	Archivio centrale dello Stato
AFSC/AC	=	Air Forces Sub-Commission/Allied Commission
AGIP	=	Azienda generale italiana petroli
AL	=	Aviazione legionaria
ALI	=	Avio linee italiane
AM	=	Aeronautica militare
amm.	=	ammiraglio
ANEI	=	Associazione nazionale ex internati
ANPI	=	Associazione nazionale partigiani d'Italia
ANR	=	Aeronautica nazionale repubblicana
ANVG	=	Associazione nazionale volontari di guerra
AO	=	Africa orientale
AOI	=	Africa orientale italiana
APO	=	Army Post Office
art., artt.	=	articolo, -i
A/S	=	aerosiluranti
ATAF	=	Allied Tactical Air Force
AUSAM	=	Archivio dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare
avv.	=	avvocato
b., bb.	=	busta, -e
b/n	=	bianco e nero
BU	=	Bollettino ufficiale
C	=	caccia
C.	=	Company
C	=	complementari
ca	=	circa
CAI	=	Corpo aereo italiano

cap.	=	capitano
CAP	=	centro affluenza prigionieri
cap. freg.	=	capitano di fregata
CAR	=	centro affluenza e riordinamento
cart.	=	cartella
CD	=	Compact Disc
cfr.	=	confronta
CIA	=	Conseil International des Archives/Consiglio internazionale degli Archivi
CIAF	=	Commissione italiana di armistizio con la Francia
circ.	=	circolare
CISM	=	Commissione italiana di storia militare
cit.	=	citata, -o
c.m.	=	corrente mese
col.	=	colonnello
COMLOG	=	Comando logistico dell'Aeronautica militare
cons.	=	consultato
COS	=	costruzioni
CRI	=	Croce rossa italiana
CSIR	=	Corpo di spedizione italiano in Russia
DA	=	divisione aerea
DASRS	=	Divisione aerea studi, ricerche e sperimentazioni
DAT	=	difesa aerea territoriale
DC	=	District of Columbia (Washington)
d.c.p.s.	=	decreto del capo provvisorio dello Stato
DIA	=	Defense Intelligence Agency
Difservizi	=	Direzione generale dei servizi generali (Ministero della difesa)
d.l.	=	decreto legge
d.lg.	=	decreto legislativo
d.lg.c.p.s.	=	decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato
d.lg.lgt.	=	decreto legislativo luogotenenziale (durante la Luogotenenza di Umberto di Savoia)
d.lgt.	=	decreto luogotenenziale
d.m.	=	decreto ministeriale
doc., docc.	=	documento, -i
dott., dott.ssa	=	dottor, dottoressa
d.p.c.m	=	decreto del presidente del Consiglio dei ministri

d.p.r.	=	decreto del presidente della Repubblica
DSSE	=	Direzione superiore studi ed esperienze
DVD	=	Digital Versatile Disc
ecc.	=	eccetera
ed.	=	edizione
E.F.	=	era fascista
etc.	=	eccetera
FA, FFAA	=	Forza armata, Forze armate
fasc., fascc.	=	fascicolo, -i
f.f.	=	facente funzioni
FIAT	=	Fabbrica italiana automobili Torino
FIVL	=	Federazione italiana volontari della libertà
gen.	=	generale
Geniodife	=	Direzione generale lavori demanio e materiali del Genio (Ministero della difesa)
GU	=	Giornale ufficiale
hp	=	horsepower (unità di misura della potenza meccanica)
I	=	informazioni
<i>ibid.</i>	=	<i>ibidem</i>
Id.	=	Idem (per l'autore)
IFF	=	Identification Friend or Foe (sistema automatico elettronico di "identificazione amico-nemico")
IMI	=	internati militari italiani
ing.	=	ingegnere
IT	=	intercettori teleguidati
l.	=	legge
LATI	=	Linee aeree transcontinentali italiane
ltd	=	limited (tipologia di società britannica a responsabilità limitata)
magg.	=	maggiore
magg. gen.	=	maggiore generale
mar.	=	maresciallo
mc	=	metri cubi
MDA	=	Ministero dell'aeronautica
MiBACT	=	Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.
ml	=	metri lineari
mm	=	millimetri
mod.	=	modello

MOVA	=	medaglia, -e d'oro al valor aeronautico
MOVM	=	medaglia, -e d'oro al valor militare
mq	=	metri quadrati
MS	=	memorie storiche
MSA	=	materiali speciali aeronautici
MVSN	=	Milizia volontaria per la sicurezza nazionale
n	=	nota
n., nn.	=	numero, -i
NATO	=	North Atlantic Treaty Organization
n. mon.	=	numero monografico
n.s.	=	nuova serie
OACI	=	Organisation de l'Aviation civile internationale
Od.	=	ordinamento
OMS	=	Operazione militare Spagna/Oltre mare Spagna
on.	=	onorevole
ONU	=	Organizzazione delle Nazioni unite
Op./OP	=	operazioni
p., pp.	=	pagina, -e
pag.	=	pagina
Par.	=	paragrafo
PE	=	personale
PNF	=	Partito nazionale fascista
PR 12	=	piano di radunata 12
prof., prof.ssa	=	professore, professoressa
prot.	=	protocollo
pseud.	=	pseudonimo
p.v.	=	prossimo venturo
R., RR.	=	Regia, -o, Regie
R/r	=	riservato
RA	=	Regia aeronautica
r.d.	=	regio decreto
r.d.l.	=	regio decreto legge
reg., regg.	=	registro, -i
RIS	=	Reparto informazioni e sicurezza
RM	=	reclutamento e mobilitazione
ROC	=	Regional Operation Center
RS/rs	=	ruolo servizi

RSI	=	Repubblica sociale italiana
RT	=	ricognizione tattica
rub.	=	rubrica
S.	=	San
sa	=	società per azioni
SA	=	squadra aerea, squadre aeree
SAS	=	Servizi aerei speciali
sas	=	società in accomandita semplice
SCSMA	=	sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica
s.d.	=	senza data
s.e.	=	senza editore
S.E.	=	sua eccellenza
serg.	=	sergente
Sez.	=	Sezione
s.fasc.	=	sottofascicolo
sgg.	=	seguenti
SIA	=	Servizio informazioni aeronautiche
sig., sigg.	=	signore, -i
SIOS	=	Servizio informazioni operative e situazioni
s.l.	=	senza luogo
SM, SSMM	=	Stato maggiore, Stati maggiori
SM	=	sua maestà
SMA	=	Stato maggiore dell'Aeronautica
SMAM	=	Stato maggiore dell'Aeronautica militare
SMD	=	Stato maggiore della Difesa
SMRA	=	Stato maggiore della Regia aeronautica
s.n.t.	=	senza note tipografiche
spa	=	società per azioni
St.	=	Saint
Stataereo	=	Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica/Stato maggiore della Regia aeronautica
Superaereo	=	Stato maggiore della Regia aeronautica (mobilitato)
Supermarina	=	Alto comando della Marina/Stato maggiore della Regia marina (mobilitato)
S.V.	=	signoria vostra
T	=	trasporto, -i
ten.	=	tenente

ten. col.	=	tenente colonnello
ten. gen.	=	tenente generale
TOO	=	tabelle ordinarie e organiche
Uff.	=	Ufficio
UNESCO	=	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
US	=	Ufficio storico [dell'Aeronautica militare]
US	=	United States
USA	=	United States of America
USAM	=	Ufficio storico dell'Aeronautica militare
VA	=	valor aeronautico
VAM	=	vigilanza Aeronautica militare
VE/VEL	=	velivoli
VM	=	valor militare
vol., voll.	=	volume, -i
ZAT	=	zona aerea territoriale

Inoltre:

gen.	=	gennaio
feb.	=	febbraio
mar.	=	marzo
apr.	=	aprile
mag.	=	maggio
giu.	=	giugno
lug.	=	luglio
ago.	=	agosto
set.	=	settembre
ott.	=	ottobre
nov.	=	novembre
dic.	=	dicembre

Introduzione

Silvia Trani

1. *Premessa.* 2. *I criteri metodologici, descrittivi e rappresentativi.* 3. *Ringraziamenti.*

1. Premessa

L'esigenza alla quale intende rispondere la presente *Guida*, la cui idea risale al 2014, è quella di offrire agli studiosi una prima informazione, il più possibile completa e uniforme, del patrimonio archivistico dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare; esigenza che trova la sua ragione profonda, fondante, nella metamorfosi degli uffici storici di Forza armata che, a partire dall'inizio degli Anni Settanta del Novecento, hanno aggiunto, alla loro tradizionale funzione documentaria-informativa ad uso (quasi) esclusivo delle istituzioni militari di appartenenza, quella di enti conservatori di natura culturale, orientati anche – oggi, soprattutto – alla fruizione “pubblica” delle fonti custodite.

A questo obiettivo principale se ne sono affiancati altri tre: verificare la “qualità” dei lavori di schedatura, inventariazione e riordinamento nonché dei mezzi di corredo¹ realizzati al momento della redazione della *Guida*; elaborare uno schema

¹ In questa sede le espressioni “mezzi archivistici”, “mezzi di corredo”, “strumenti archivistici”, “strumenti di corredo”, “strumenti di ricerca”, ecc., sono utilizzate indifferentemente. Riteniamo però opportuno ricordare che, per una parte della dottrina archivistica, esistono tra tali termini alcune differenziazioni concettuali. Ad esempio, per Paola Carucci e per Antonio Romiti è preferibile considerare “mezzi di corredo” quegli strumenti che attengono all'archivio nella sua fase attiva (di formazione) e semi-attiva (di deposito), approntati dallo stesso soggetto produttore per fini amministrativi, ovvero per registrare, organizzare, gestire e reperire la documentazione; mentre gli “strumenti di ricerca” presentano una funzione “integrativa” rispetto ai “mezzi di corredo”, essendo infatti redatti dopo il versamento negli istituti di conservazione per fini specialistici di ricerca e destinati, comunque, all'uso in sala di studio. Cfr. P. CARUCCI, 7. *Strumenti di ricerca. Descrizione, normalizzazione, automazione*, in P. CARUCCI-M. GUERCIO, *Manuale di archivistica*, Roma, Carocci editore, 2008, 6ª ristampa 2012 (Beni culturali, 32), in particolare nota 1, p. 91; A. ROMITI, *Archivistica generale. Primi elementi*, Torre del Lago (LU), Civita editoriale, 2011⁵ (Collana di archivi-

operativo per la programmazione dei futuri lavori d'archivio; proseguire e incrementare la politica di conoscenza delle risorse conservate che, da oltre un decennio, è una delle cifre caratterizzanti l'azione dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare.

Un'ultima precisazione è necessaria. La *Parte seconda - I fondi archivistici*, dedicata alla rappresentazione delle fonti, non “fotografa” tutto il materiale presente presso l'Ufficio storico aeronautico nell'estate 2017, periodo in cui chi scrive ha concluso la ricognizione completa delle condizioni delle carte e della loro descrizione, l'acquisizione dei dati disponibili sulla loro provenienza e vicende archivistiche e, in generale, le operazioni preliminari e indispensabili per la preparazione della *Guida*. Infatti, nel corso delle attività, come spesso capita nei lavori archivistici, sono emersi una serie di problemi non prevedibili a priori, tra cui evidenziamo, per la loro criticità, i seguenti: l'assenza di supporti topografici che consentissero l'individuazione, integrale e certa, dei nuclei documentari², collocati in diversi locali adibiti a depositi; la presenza di strumenti di ricerca disomogenei, spesso sommari, parziali o privi di qualsiasi contestualizzazione (di provenienza e cronologica) e, ancora, a volte errati nella stessa identificazione dei soggetti produttori; la frammentarietà delle testimonianze cartacee sulla storia dell'Ufficio storico e sui criteri utilizzati da quest'ultimo per “riordinare” e inventariare i fondi, specie negli anni meno recenti.

Così, d'accordo con il personale dell'Ufficio storico (in particolare, con quello della 1ª Sezione documentazione e ricerca storica), si è deciso di riflettere più sul modello di rappresentazione, all'interno del quale inserire – spesso “virtualmente” (sulla carta) e secondo il principio della provenienza – sia i fondi archivistici già consultati dall'utenza esterna, sia quelli ancora non compresi tra le risorse fruibili pubblicamente ma con caratteristiche di unitarietà, derivanti dal fatto di avere lo stesso soggetto produttore oppure perché afferenti alla stessa tipologia documentaria. Sono

stica, diretta da A. ROMITI, 1), pp. 103-104.

² Ricordiamo che nel testo i termini e le locuzioni “archivio”, “fondo”, “complesso archivistico”, “nucleo documentario”, ecc., sono utilizzati come sinonimi.

stati invece esclusi, per motivazioni di ordine normativo e pratico facilmente comprensibili, quei nuclei documentari ancora coperti da classifica di segretezza o di vietata divulgazione e, ancora, quei complessi archivistici il cui stato di disordine avrebbe richiesto, per una loro corretta e utile descrizione, un notevole impegno di schedatura e studio non compatibile con i tempi a nostra disposizione. Per tali nuclei, anche grazie a quanto emerso durante la messa a punto della *Guida*, il personale dell'Ufficio ha già predisposto un'attività di riordinamento e inventariazione. In conclusione, abbiamo “pensato” questa nostra pubblicazione soprattutto

come un'operazione culturale in grado di soddisfare molteplici richieste: fornire agli studiosi uno strumento di consultazione e di orientamento; garantire all'utenza l'esercizio di un diritto di controllo nel rispetto dei limiti di consultabilità sempre presenti nelle realtà archivistiche; valorizzare il patrimonio conservato (...) contribuendo così ad attivare quella circolarità che è propria del rapporto tra ricerca e strumenti della ricerca; stimolare nuove domande a vecchie fonti e aprire nuovi campi di lavoro storiografico³.

Solo l'uso che della *Guida* faranno gli studiosi e l'Ufficio storico dell'Aeronautica dimostrerà se, e in quale misura, questi propositi siano stati raggiunti.

2. I criteri metodologici, descrittivi e rappresentativi

Sul concetto di “guida” non esistono rilevanti dubbi interpretativi e la dottrina archivistica concorda, sostanzialmente, sulla sua definizione quale mezzo di corredo primario (o strettamente archivistico) il cui obiettivo è quello di descrivere sistematicamente, in maniera più o meno dettagliata, i fondi custoditi in uno o in diversi istituti archivistici. I criteri descrittivi sono fissati, innanzitutto, dal tipo di guida

³ L. GIUVA, *Introduzione*, in *Guida agli archivi della Fondazione Istituto Gramsci di Roma*, a cura di ID., Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1994 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Quaderni della Rassegna degli Archivi di Stato, 76), p. XXIX.

archivistica che può essere generale, settoriale, territoriale, tematica o, come la nostra *Guida*, particolare⁴, ossia finalizzata alla presentazione degli archivi di uno stesso istituto archivistico⁵. Inoltre, all'interno di ciascuna tipologia di guida, fattori aggiuntivi incidono sulla struttura rappresentativa del materiale archivistico: tipo di archivi su cui si opera e loro condizione, natura degli strumenti di corredo a disposizione e scopi che si vogliono raggiungere. Tenendo conto di tutti questi elementi è maturata la scelta di adottare il modello della *Guida generale degli Archivi di Stato italiani* – e, in particolare, quello della voce dedicata all'*Archivio centrale dello Stato*⁶ –, seguito sia in quei principi orientativi quali la rappresentazione della struttura archivistica con le sue articolazioni e gerarchie, la coerenza e uniformità dei livelli descrittivi e la distinzione delle aree descrittive all'interno dei fondi, sia nell'applicazione omogenea delle regole di trasmissione dei dati e delle notizie in quanto

⁴ Da alcuni studiosi le guide particolari sono denominate “guide d'istituto”. Cfr., ad esempio, G. BONFIGLIO-DOSIO, *Primi passi nel mondo degli archivi. Temi e testi per la formazione archivistica di primo livello*, Padova, CLUEP, 2003³, p. 117.

⁵ Oltre alle guide particolari, generali (che descrivono tutti i fondi archivistici conservati in tutti gli istituti che hanno la stessa natura istituzionale), settoriali (che descrivono una determinata tipologia di archivi conservati in sedi diverse), territoriali (che descrivono tutti i fondi o una specifica tipologia di fondi nell'ambito di una circoscrizione amministrativa o di un territorio storicamente significativo) e tematiche (che descrivono soltanto quei fondi, conservati in uno o più istituti archivistici, che comprendono documenti relativi a un determinato tema di ricerca), esistono ulteriori tipologie di guide, redatte per lo più ad uso interno da parte degli istituti conservatori, quali quelle topografiche (che descrivono tutti i fondi conservati in un istituto secondo l'ordine in cui sono collocati nei depositi) e, ancora, “di sala” (che corrispondono alle guide particolari ma senza l'apparato di note storico-istituzionali e archivistiche e con l'aggiunta di dati quali il codice identificativo degli strumenti di ricerca e la collocazione dei fondi, e delle loro eventuali articolazioni interne, nei depositi). Sulle guide archivistiche cfr. A. ROMITI, *I mezzi di corredo archivistici*, in *Temi di archivistica*, Lucca, Maria Pacini Fazzi editore, 1996 (*Scrinium*, Collana di archivistica diretta da A. ROMITI, 1), in particolare p. 70, p. 90 e pp. 93-95; D. PORCARO MASSAFRA, *Le guide archivistiche settoriali*, C. VIGGIANI, *Appunti sulle guide tematiche* e P. MUZI, *Le guide ai fondi degli istituti archivistici: osservazioni e proposte*, in «Archivi per la storia», VII (1994), 1 (n. mon.: *Gli strumenti archivistici. Metodologia e dottrina. Atti del convegno, Rocca di Papa, 21-23 maggio 1992*), rispettivamente a pp. 23-40, pp. 59-62 e pp. 63-71.

⁶ *Archivio centrale dello Stato*, in *Guida generale degli Archivi di Stato italiani*, 1, A-E, direttori P. D'ANGIOLINI-C. PAVONE, capiredattori P. CARUCCI, A. DENTONI-LITTA e V. PICCIONI SPARVOLI, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1981, pp. 33-295.

nell'elaborazione degli strumenti di ricerca, i criteri formali di presentazione nelle informazioni – basati essenzialmente sulla gerarchia dei titoli, sulla scelta di corpi e caratteri differenziati e di spazi delimitanti aree distinte, sull'uso logico e costante della punteggiatura e delle maiuscole – rappresentano non un mero fatto estetico, peraltro importante, ma un sistema di comunicazione che renda anche graficamente leggibile la struttura del fondo, le articolazioni delle serie, la descrizione delle unità fondata su criteri filologici distinta da quella critica fornita dal curatore dell'inventario, distinta ancora dalla descrizione esterna⁷.

Deciso il modello rappresentativo di riferimento le fasi più impegnative del lavoro di ricerca, di analisi e di studio sono state quelle della comprensione della natura e della tipologia dei nuclei documentari custoditi dall'Ufficio storico dell'Aeronautica e l'individuazione dei loro soggetti produttori, eccezion fatta per gli archivi familiari e personali che hanno comportato qualche iniziale incertezza descrittiva ma non d'identificazione. Nel primo caso l'applicazione del principio di provenienza ha consentito la distinzione tra gli archivi in senso proprio (connotati dalla “necessità” e “naturalità” del vincolo archivistico) e gli archivi impropri (risultato della “volontarietà” diretta del soggetto produttore o accumulatore/collettore o, ancora, conservatore), estremi tra cui, forse è superfluo osservarlo, corre una variegata gamma di realtà archivistiche⁸. Nel secondo caso, concernente unicamente le carte prodotte dai comandi, reparti ed enti aeronautici, la tradizione archivistica dell'Ufficio storico – comunemente usata dagli utenti che hanno, in passato, consultato e citato i documenti di carattere “istituzionale” – non reggeva alla verifica del metodo storico. È stato così inevitabile procedere all'esame diretto della documentazione al fine di di-

⁷ P. CARUCCI, *L'esperienza della “Guida generale degli Archivi di Stato” nell'evoluzione dei criteri di normalizzazione in Italia*, in «Archivi & Computer», II (1992), 1, p. 14.

⁸ Sul tema cfr. G. CENCETTI, *Il fondamento teorico della dottrina archivistica*, in «Archivi», serie seconda, VI (1939), pp. 7-13, ristampato in ID., *Scritti archivistici*, Roma, Il Centro di ricerca editore, 1970 (Fonti e studi di storia, legislazione e tecnica degli archivi moderni, 3), pp. 38-46, si veda in particolare pp. 38-40; A. ROMITI, *Riflessioni sul significato del vincolo nella definizione del concetto di archivio*, in *Temì...* cit., pp. 7-28. Inoltre, cfr. F. VALENTI, *Riflessioni sulla natura e struttura degli archivi*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XLI (1981), 1-2-3, pp. 9-37, poi ripubblicato in ID., *Scritti e lezioni di archivistica, diplomatica e storia istituzionale*, a cura di D. GRANA, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 2000 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 57), pp. 83-113.

stinguere il corretto contesto di produzione e, successivamente, ricostruire “sulla carta” i fondi archivistici, segnalando, nella descrizione, i casi di ricomposizione virtuale⁹; ricomposizione che, questo è l’auspicio di chi scrive, potrà servire per effettuare, in futuro, anche il riordinamento reale, cioè fisico, dei documenti.

Dopo aver definito il quadro generale all’interno del quale muoverci e circoscritti i vari nuclei documentari, e le loro eventuali articolazioni interne, si è proceduto a raffinare lo schema descrittivo entro cui inquadrare i singoli fondi.

Di seguito si forniscono le chiavi ritenute indispensabili per la lettura chiara e intellegibile della *Guida*.

a. Le partizioni, le periodizzazioni storiche e i raggruppamenti cronologici e tipologici. La *Guida* presenta una prima quadripartizione fondamentale, stabilita principalmente in ragione della natura giuridica delle carte descritte e messa in rilievo, tipograficamente, con titoli al centro, in maiuscolo e in grassetto: *I. Archivi istituzionali*, che raccoglie gli archivi prodotti da comandi, reparti ed enti delle aviazioni

⁹ Gli archivi dell’Ufficio storico dell’Aeronautica infatti si presentavano – e, mentre scriviamo, in parte ancora si presentano – in maniera eterogenea: oltre a quelli che hanno mantenuto la loro fisionomia originaria, altri non erano ordinati e un numero consistente risultava essere stato creato aggregando i documenti secondo il principio di pertinenza (per tipologia documentaria, per evento, per materia o, ancora, per nominativo). Se da un lato “per la compilazione di una guida non è necessario che gli archivi siano ordinati e inventariati”, dall’altro nella guida non possono essere proposte, *sic et simpliciter*, le “svariatissime strutture con cui gli archivi stessi si presentano” che “devono essere necessariamente presentate in modo ‘convenzionale’ al fine di consentire una consultazione rapida della guida stessa anche ad utenti non specializzati”, cfr. D. PORCARO MASSAFRA, *Le guide archivistiche...* cit., p. 29. Così, laddove lo stato delle carte non consentiva una rappresentazione della configurazione originaria, abbiamo seguito quanto suggerito dalle istruzioni operative per la redazione della *Guida generale degli Archivi di Stato italiani*, diramate nel 1969, che non richiedevano “preventivi riordinamenti massicci” ma insistevano “sulla necessità di dare un minimo di organizzazione razionale alla voce, procedendo *sulla carta*, quando non fosse stato possibile operare *sulle carte*, alle distinzioni e ai raggruppamenti richiesti”, cfr. P. D’ANGIOLINI- C. PAVONE, *La Guida generale degli Archivi di Stato italiani: un’esperienza in corso*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XXXII (1972), 2, p. 298, ora ripubblicato in *Intorno agli archivi e alle istituzioni. Scritti di Claudio Pavone*, a cura di I. ZANNI ROSIELLO, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali, Dipartimento per i beni archivistici e librari, Direzione generale per gli Archivi, 2004 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 84), p. 110.



del Regio esercito e della Regia marina, della Regia aeronautica, dell'Aeronautica militare e, ancora, dalle strutture centrali con competenza sui servizi aeronautici, incardinate in vari dicasteri militari (in particolare, Guerra, Aeronautica e Difesa); *II. Archivi privati*, che comprende carte familiari e personali nonché alcune collezioni donate all'Ufficio storico da privati; *III. Archivi diversi*, che risponde più ad un criterio negativo – nel senso che è stata predisposta per raccogliere tutti quegli archivi che non potevano (potranno) essere accolti nelle altre partizioni – che positivo; *IV. Archivi in fotocopia*.

All'interno della prima partizione si è ritenuto essenziale inserire, utilizzando titoli allineati a destra, in tondo e in grassetto, alcune periodizzazioni storiche fondamentali nelle vicende dell'Aeronautica – *Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923)*, *La Regia aeronautica (1923-1946)*, *L'Aeronautica nazionale repubblicana (RSI, 1943-1945)* e *L'Aeronautica militare (dal 1946)* – e, di conseguenza, cruciali anche per la storia degli archivi descritti, convinti che se

ci si pone nell'ottica di privilegiare il fondo, come si è venuto sedimentando nel tempo, salvaguardando quindi la continuità della serie, la permanenza di procedure e usi archivistici, anche in corrispondenza di mutamenti istituzionali, la fusione in un unico complesso documentario di archivi interi o parziali di enti diversi si salva la prassi burocratica e l'evoluzione diacronica delle funzioni, ma si appiattisce l'evidenza del quadro istituzionale nelle diverse forme di governo e soprattutto si rende molto più difficile la possibilità di operare analisi comparate. Si rischia inoltre di considerare "storicamente" rilevante qualsiasi forma di aggregazione delle carte, arrivando a quel "quieta non muovere" che dopo le lucide analisi di Cencetti ha fatto segnare per qualche tempo il passo al dibattito teorico¹⁰,

dando comunque conto delle eventuali "vischiosità" archivistiche attraverso un opportuno gioco di rinvii.

¹⁰ P. CARUCCI, *Introduzione generale*, in UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI, *Le fonti archivistiche. Catalogo delle guide e degli inventari editi (1861-1991)*, a cura di M.T. PIANO MORTARI-I. SCANDALIATO CICIANI, con introduzione e indice dei fondi a cura di P. CARUCCI, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1995 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Sussidi, 8), pp. 12-13.



Con gli stessi caratteri tipografici sopra elencati sono contrassegnati anche quei raggruppamenti di fondi in cui reali e strette continuità archivistiche o lo stato di disordine delle carte hanno impedito il taglio periodizzante (*Archivi non periodizzabili* e *Archivi del personale*).

Infine, nell'ambito della prima e della seconda partizione sono state introdotte ulteriori aggregazioni di archivi – segnalate con un titolo allineato a sinistra, in tondo, in grassetto e in corpo più piccolo rispetto a quello delle periodizzazioni storiche e sistematiche –, determinate principalmente dalla natura dei soggetti produttori (ad esempio, *Organi consultivi e centrali*, *Enti periferici* e *Archivi di famiglie e di persone*); da particolari eventi che hanno direttamente inciso sulla formazione e sedimentazione delle carte (*Campagne di guerra*, categoria internamente suddivisa in livelli gerarchicamente inferiori, indicati con un titoletto in tondo e allineato a destra: *Campagna italo-etiopica 1935-1936 e attività di polizia coloniale*, *Guerra civile spagnola 1936-1939* e *Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione 1940-1945*); da specifiche tipologie documentarie (ad esempio, *Documentazione caratteristica e fascicoli personali*); e, infine, dalla presenza di nuclei con caratteristiche assai diverse, comprendendo sia raccolte formate da fonti, quali le memorie storiche e i diari storici, la cui redazione e trasmissione all'Ufficio storico è sempre stata stabilita da precise disposizioni, sia gli archivi che abbiamo in precedenza definito "impropri", vale a dire creati artificiosamente dallo stesso Ufficio, estrapolando le carte dal contesto di produzione originario e poi riaggregandole in base al tipo di documento, all'evento, all'oggetto o al nominativo (*Raccolte e miscellanee*)¹¹.

b. *I livelli descrittivi*. La *Guida* ha assunto come base descrittiva il "fondo" (o "archivio") per la cui individuazione sono state di considerevole aiuto le indicazioni fornite da Paola Carucci che fa rientrare nel concetto di fondo/archivio

¹¹ Naturalmente raccolte e miscellanee pertinenti a un determinato soggetto produttore sono state collocate assieme ai fondi del suddetto soggetto.

ciascun complesso documentario che abbia un carattere di unitarietà, sia nel caso si tratti dell'archivio di un determinato ente (archivio in senso proprio), sia che si tratti di un complesso di documenti prodotti da enti diversi ma confluiti per ragioni varie nell'ente che ha effettuato il versamento o il deposito, sia che si tratti di un complesso di documenti che sia il risultato di smembramenti, fusioni e riordinamenti eseguiti in Archivi di concentrazione, sia che si tratti di miscellanee o di raccolte¹²,

definizione che ci ha permesso di applicare lo stesso livello a tutti i tipi di archivio conservati dall'Ufficio storico e su ci siamo già soffermati.

Una particolare cura è stata dedicata al nome del fondo – evidenziato tipograficamente con il carattere spaziato – che si è cercato di far coincidere con il soggetto produttore delle carte, dando nel contempo conto di eventuali denominazioni scorrette ma largamente usate e citate. Inoltre, quando il nome del suddetto soggetto è stato modificato nel corso degli anni, ma è rimasto unitario l'archivio da esso prodotto, sono stati indicati, utilizzando come collegamento l'avverbio “poi”, il primo nome e quelli successivi ritenuti rilevanti e significativi; tutti i nomi sono stati comunque riportati nelle notizie storico-istituzionali riguardanti i singoli fondi.

I dati generali forniti per ciascun fondo sono la consistenza, gli estremi cronologici e i mezzi di corredo. Per questi ultimi, ricondotti a una ristretta tipologia (elenco e inventario)¹³ al fine di riconoscerne la natura, sono state segnalate la “qualità” (analiticità, sommarietà, parzialità) e, quando presente, la data di compilazione; i mezzi di corredo coevi all'archivio sono stati ricompresi nella consistenza del fondo.

Infine, ai sopra illustrati elementi, essenziali per la caratterizzazione di ciascun fondo, sono state fatte seguire, come già accennato, sintetiche notizie storico-istituzionali (strettamente funzionali per un'appropriata presentazione delle carte) e poi archivistiche: la differenza è stata rimarcata con l'uso di un diverso corpo tipografico.

¹² P. CARUCCI, *Le fonti archivistiche: ordinamento e conservazione*, Roma, NIS-La Nuova Italia Scientifica, 1990, *Glossario*, voce *Archivio*, p. 201.

¹³ Per una prima analisi delle caratteristiche principali dei due strumenti di ricerca cfr. A. ROMITI, *I mezzi di corredo...* cit., pp. 67-102.

Quando la struttura di un complesso documentario si è presentata ricca e articolata, costituita da una pluralità di fondi, uniti da relazioni che ci è parso fondamentale rispettare e portare alla luce, al di sopra del livello base costituito, come prima ricordato, dal fondo, sono stati recepiti uno o due ulteriori livelli gerarchicamente sovrastanti – chiamati, in modo gergale, super-superfondo e superfondo –, corredati solo da note storico-istituzionali e, più raramente, da quelle archivistiche. Entrambi contraddistinti tipograficamente da titoli in maiuscoletto alto/basso sono stati però collocati in posizione diversa: il primo, in corpo più grande, al centro della pagina e il secondo allineato a sinistra.

Al di sotto del livello di fondo la *Guida* è scesa a quello della serie¹⁴, individuato mediante l'uso di virgolette angolari: per ogni serie si è cercato di fornire la denominazione corretta, segnalando comunque anche quelle generalmente usate sebbene non pertinenti, le date estreme, la consistenza, l'eventuale specifico strumento di ricerca, le eventuali note storiche e archivistiche, queste ultime comprensive delle informazioni sulla presenza di sottoserie (titolo, quantità e tipologia). Infine, per i raggruppamenti di serie, non trattati come livello di descrizione, è stato usato un semplice accorgimento tipografico quale il rientro a destra della definizione del raggruppamento.

c. *Ulteriori "tasselli" della Guida.* Oltre alla presente *Introduzione*, pensata come una "bussola" per orientarsi, facilmente e velocemente, tra le carte descritte, completano il nostro strumento di ricerca la *Parte prima - L'Ufficio storico dell'Aero-*

¹⁴ Le definizioni di natura più pragmatica, elaborate dalla disciplina archivistica, chiamano "serie" tutto ciò che può considerarsi partizione di qualcosa cui sia stato dato in precedenza il nome di "fondo" (F. VALENTI, *Riflessioni sulla natura e struttura...* cit., p. 111); quelle più rigorose dal punto di vista concettuale designano, ad esempio, con il termine di "serie" la "partizione, o eventualmente sottopartizione, di un archivio in senso proprio, costituita da una o più sequenze, per lo più in ordine a grandi linee cronologico, o [a] di documenti di uguale o analoga natura (...) oppure [b] di pratiche o fascicoli relativi ciascuno al disbrigo di affari del medesimo tipo, in quanto attinenti a una particolare competenza tra quelle attribuite all'ente produttore" (in *ibidem*) e, ancora, "ciascun raggruppamento, operato dall'ente stesso, di documenti con caratteristiche omogenee in relazione alla natura e alla forma dei documenti o in relazione all'oggetto e alla materia o in relazione alle funzioni dell'ente" (P. CARUCCI, *Le fonti archivistiche...* cit., *Glossario*, voce *Serie*, p. 228).

nautica militare, il cui scopo è quello di “disvelare” significati aggiuntivi per la comprensione e l’interpretazione delle ragioni alla base della creazione, e configurazione, della memoria documentaria oggi conservata dall’Ufficio storico dell’Aeronautica militare; *Le fonti* dove, specie per non appesantire troppo la lettura della sezione dedicata alla descrizione archivistica, sono riportate le principali risorse e fonti (edite, a stampa e on line) utilizzate per la ricostruzione dei contesti storico-istituzionali, di produzione e conservazione dei fondi inseriti nella *Guida*; gli *Indici*, elaborati per i nomi delle persone, delle famiglie e dei luoghi, strutturati tenendo presente che costituiscono una delle principali “chiavi di accesso” alla descrizione archivistica e, in generale, alla *Guida*; infine, la *Tavola delle principali abbreviazioni e sigle*, elaborata sempre per evitare “ambiguità” delle informazioni riportate nella pubblicazione.

3. Ringraziamenti

Le origini di questa *Guida* sono lontane nel tempo e i debiti di gratitudine da saldare sono molti.

Innanzitutto ringrazio l’Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa che ha deciso di pubblicare il lavoro. Segue l’Ufficio storico dell’Aeronautica militare. In particolare, sento l’obbligo di ricordare il col. Vittorio Cencini, già capo dell’Ufficio storico, cui si deve l’idea della *Guida* e la sua concretizzazione, e l’attuale capo Ufficio, il col. Luigi Borzise, che ha contribuito all’effettiva conclusione del volume. Sempre per l’Ufficio storico aeronautico un grazie sincero va a tutto il personale della 1^a Sezione documentazione e ricerca storica, a partire dal suo capo, il ten. col. Massimiliano Barlattani e, soprattutto, a chi mi ha aiutato e sopportato per molti mesi: mi riferisco al magg. Emiliano Bianchi, al mar. Pasquale Rubertone, alla collega Benedetta Desideri, ad Andrea Rossi e a Marcello Neve. Non posso poi dimenticare il ten. col. Paolo Nurcis, capo della 3^a Sezione divulgazione storica multimediale, sia per la disponibilità dimostrata nel fornirmi una serie di notizie necessarie alla redazione della *Guida*, sia per aver realizzato, circostanza non nuova, la copertina della pubblicazione. Fondamentale il sostegno del ten. col. Luca Carapellese, capo della 2^a Sezione materiali storici, per tante, tantissime, ragioni



che sarebbe lungo elencare: tra queste ricordo, comunque, la sua “intermediazione” per l’acquisizione di notizie relative al patrimonio archivistico custodito da altre articolazioni della Forza armata e, in particolare, dalla Sezione Centro produzione audiovisivi - Troupe Azzurra e dal Museo storico dell’Aeronautica militare. Ne approfitto per ringraziare tutto il personale della stessa Sezione per le interessanti e precise notizie sull’importante, quantitativamente e qualitativamente, materiale fotografico, cinematografico e video custodito. Ringrazio, ancora una volta, il già citato col. Vittorio Cencini che, nel suo attuale incarico di comandante del Centro storiografico e sportivo di Vigna di Valle, ha costantemente permesso e favorito la mia attività di studio degli archivi custoditi presso il Museo e ringrazio anche la collega Elisabetta Cherchiari, addetta al Centro documentazione Umberto Nobile, annesso al succitato Museo.

Non posso poi non ricordare i professori Paola Carucci e Elio Lodolini perché mi hanno, con generosa attenzione, seguito nel lavoro, regalato delle “immeritate” prefazioni e dato, come sempre, una serie di suggerimenti che hanno certamente migliorato la *Guida*.

Un grazie anche a Margherita Martelli (Archivio centrale dello Stato), a Francesca Mambrini (Soprintendenza archivistica e bibliografica della Liguria), a Daniele Serafini (direttore del Museo Francesco Baracca di Lugo), a Ivana Pagani (responsabile, per la Biblioteca comunale Fabrizio Trisi di Lugo, della consultazione del fondo *Baracca*), a Lavinia Parziale (Fondazione famiglia Legler) e a Giovanni Battista Saredo.

Tra le altre persone che durante questi anni mi hanno supportato con consigli e confronti su tematiche collegate a quelle affrontate nel volume, desidero ricordare il col. Filippo Cappellano, attuale capo dell’Ufficio storico dello Stato maggiore dell’Esercito, e il collega, e amico insostituibile, Alessandro Gionfrida, archivista presso il suddetto Ufficio storico; l’amico, e storico, Pier Paolo Battistelli, che ho praticamente assillato per le vicende collegate all’Aeronautica nazionale repubblicana; la collega Raffaella Crociani per il supporto nell’elaborazione degli indici; l’amico, e storico, Paolo Varriale; l’ex collega Mauro Martelli... che non ha mai dimenticato la sua “provenienza originaria”.



Termino questa lunga lista di ringraziamenti, dovuti e (quasi) tutti profondamente sentiti, con due grazie veramente speciali.

Il primo va alla collega, e amica, Francesca Paola Sica: la sua disponibilità costante e la sua conoscenza, unica, delle questioni storico-archivistiche afferenti all'Arma azzurra sono state essenziali per l'impostazione e lo sviluppo del volume.

Il secondo, e ultimo, è indirizzato al mar. Gaetano Pasqua, in servizio presso la summenzionata 1^a Sezione dell'Ufficio storico aeronautico: senza il suo sostegno scientifico ed emotivo questa *Guida* non sarebbe mai stata data alle stampe.

Infine, tengo a sottolineare che le imperfezioni del lavoro, nonostante la rete di referenti di cui si è dato cenno, sono da attribuire unicamente a chi scrive.





PARTE PRIMA

L'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE



1. DALL'ISTITUZIONE ALL'8 SETTEMBRE 1943

1.1. La Sezione storica: finalità, evoluzione e attività fino alla Seconda guerra mondiale

Il 25 gennaio 1926, in conformità con le direttive impartite da Benito Mussolini, veniva istituita la Sezione storica dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, posta alle dipendenze della Segreteria dello stesso Ufficio di Stato maggiore. Le ragioni della costituzione della Sezione, a capo della quale veniva messo il ten. col. Ercole Morelli, erano collegate soprattutto alla necessità di raccogliere e riordinare il materiale di carattere storico per la realizzazione del “Resoconto ufficiale sullo sviluppo e sull'impiego della nuova Arma”.

La prima, urgente, necessità fu, quindi, quella di individuare e acquisire documentazione sulle origini dell'Arma aerea e sugli eventi bellici, in particolare sulla Prima guerra mondiale, che avevano visto la partecipazione di comandi, reparti ed enti delle aviazioni del Regio esercito e della Regia marina. Questa operazione fu svolta sia incoraggiando il versamento di carte direttamente agli enti della Regia aeronautica che avevano ereditato, dopo il 1923, le tradizioni e le funzioni – e, con esse, gli archivi – di precedenti comandi e reparti aviatori dell'Esercito e della Marina, sia chiedendo agli altri uffici storici di Forza armata l'invio di documenti.

In realtà, già nel 1924 era iniziata un'attività per rintracciare e recuperare le carte testimonianti la partecipazione delle unità dell'Aviazione del Regio esercito al Primo conflitto mondiale; impegno che scaturiva da due circostanze.

La prima aveva un'origine “interna”, ossia derivava dalla volontà dei vertici della neonata Forza armata, allora guidati da coloro che erano stati i promotori della nascita e dello sviluppo dell'Arma aerea, di cominciare a scrivere sulle vicende di quest'ultima.

Ad esempio, nell'agosto del 1924 Francesco de Pinedo, capo di Stato maggiore del Comando generale della Regia aeronautica, scriveva, per conto del comandante generale, all'Ufficio storico del Regio esercito per richiedere, al fine di terminare alcuni, non meglio specificati, “studi in corso”, il prestito, per un periodo non su-

periore ai tre mesi, dei diari storici¹, delle relazioni riassuntive e, in generale, di tutti i documenti sull'Aviazione italiana durante il Primo conflitto mondiale².

La seconda circostanza era consequenziale alla richiesta d'informazioni da parte del Ministero della guerra che, con una circolare del novembre 1924, aveva sollecitato le istituzioni e gli enti militari, tra cui il Commissariato per l'aeronautica e il Comando generale della Regia aeronautica, a collaborare per la compilazione di una "statistica" sullo sforzo militare italiano nella Prima guerra mondiale; statistica che, contenendo la raccolta sistematica di tutti i dati numerici inerenti al personale, ai mezzi di lotta, ai servizi, alle perdite, ai premi e alle pene delle nostre Forze armate, doveva fornire una solida base di deduzioni utili per la difesa nazionale e, nel contempo, integrare la narrazione storica dei "gloriosi" eventi italiani nel periodo 1915-1918. Gli estensori del provvedimento, dimostrando una profonda conoscenza delle condizioni degli archivi militari, anticipavano come le situazioni,

assai diverse in cui, per disponibilità di documenti e di personale, per esistenza o meno di studi preparatori e preliminari e per urgenza di altri lavori in corso, si trovano i vari uffici del Ministero chiamati a contribuire all'accennata statistica, lasciano prevedere che alquanto diverso sarà il tempo a ciascuno occorrente per la raccolta e l'ordinamento dei dati e consigliano di far luogo alla pubblicazione per successivi fascicoli delle parti che si possono considerare a se stanti con sufficiente autonomia. | Da siffatto procedimento, mirante a colmare quanto prima

¹ Il diario storico, tipologia documentaria specifica del settore militare, ha come obiettivo quello di fornire un'immagine sommaria, ma completa e uniforme, delle imprese e della vita quotidiana dei comandi, reparti ed enti mobilitati in tempo di guerra.

² Minuta [Comando generale d'Aeronautica], Ufficio informazioni, 12 ago. 1924, prot. n. 30445/10, "Richiesta di documenti", a firma del capo di Stato maggiore, Francesco de Pinedo, indirizzata al Ministero della guerra, Stato maggiore centrale, Regio esercito, Ufficio storico. La risposta del capo dell'Ufficio storico del Regio esercito, il ten. col. Francesco Zingales, esclude la possibilità di prestare la documentazione originale, visto che "per tassativo ordine di massima, impartito dalle Superiori autorità, non è possibile concedere a nessuno di asportare, neppure temporaneamente, documenti custoditi negli archivi di quest'Ufficio storico", invitando il Commissariato per l'aeronautica a mandare un ufficiale al quale sarebbe stato messo a disposizione tutto il materiale richiesto, con la possibilità di farne anche copia. Cfr. lettera Ministero della guerra, Stato maggiore centrale, Ufficio storico, 14 ago. 1924, prot. n. 3059, a firma del ten. col. F.[rancesco] Zingales, indirizzata al Commissariato per l'aeronautica, Comando generale Regia aeronautica, Ufficio informazioni. Entrambi i documenti in ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE (d'ora in poi AUSAM), *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 1, s.fasc. 1.

e meglio sarà possibile una grave lacuna delle nostre pubblicazioni militari ufficiali, deriva però la necessità che si facciano precedere sia un accurato coordinamento delle singole parti, sia la determinazione di una sufficiente conformità di svolgimento della materia e di un'armonica misura dei particolari. A ciò intende appunto la diramazione – fatta con la presente – di un progetto della statistica, accompagnata dalla indicazione dei singoli uffici incaricati della compilazione di ogni parte o sottoparte.

Gli enti a cui era diretta la circolare avrebbero dovuto, entro il 15 dicembre del 1924, far conoscere al sottosegretario di Stato alla Guerra, osservazioni o suggerimenti:

a) circa l'ordinamento generale della materia e circa i particolari del progetto, anche se non riguardino direttamente materie di loro competenza; | *b)* circa le materie di loro particolare competenza ed il compito a ciascuno attribuito nel progetto, ponendo in evidenza: | le parti per la cui compilazione non possedessero adeguata documentazione, accennando altresì agli enti cui i documenti fossero passati eventualmente in possesso; | l'epoca in cui – dando immediato inizio al lavoro e senza speciale aumento di personale – potranno presumibilmente aver compiuta la raccolta e l'ordinamento dei dati³.

In occasione del progetto del Ministero della guerra, che si concluse all'inizio degli Anni Trenta⁴, emersero, e questo è l'elemento che ci interessa sottolineare in questa sede, alcuni ostacoli nell'azione delle autorità aeronautiche, dovuti a quelle che saranno le criticità anche per la Sezione storica e poi per l'Ufficio storico della Regia aeronautica: la difficoltà di controllo sugli archivi prodotti dai vari enti militari dipendenti, combinata con l'assenza di una chiara idea “conservativa”, circostanze che procurarono gravi perdite e vuoti nella documentazione necessaria alla Sezione storica e poi all'Ufficio storico dell'Aeronautica per lo svolgimento dei compiti loro assegnati.

³ Circ. Ministero della guerra, Ufficio statistico, 4 nov. 1924, n. 45, “Statistica dello sforzo militare italiano nella Guerra mondiale”, a firma del sottosegretario di Stato alla Guerra, gen. Ambrogio Clerici, in *ibidem*.

⁴ I risultati furono riportati in alcuni volumi, curati dall'Ufficio statistico del Ministero della guerra, editi tra il 1925 e il 1930, appartenenti alla serie Statistica dello sforzo militare italiano nella Guerra mondiale e dedicati alla forza del Regio esercito, ai servizi logistici, alle ricompense al valor militare e all'Ordine militare di Savoia.

Ne sono testimonianza, tra il dicembre 1924 e il maggio 1926, una serie di promemoria e comunicazioni del Commissariato per l'aeronautica, del Comando generale della Regia aeronautica e del Ministero dell'aeronautica⁵.

Già nel dicembre 1924, ad esempio, il comandante generale della Regia aeronautica, Pier Ruggero Piccio, in una lettera indirizzata ad Alberto Bonzani, vice commissario della stessa Forza armata, dopo aver espresso l'adesione del Comando generale al progetto di statistica del Ministero della guerra, ricordava, però, che “tutti” i documenti dell'Aeronautica militare dovevano essere ancora riordinati⁶. E, ben presto, i vertici aeronautici – dopo aver acquisito, probabilmente, maggiori informazioni e, quindi, maggiore consapevolezza sul reale stato degli archivi della Regia aeronautica – prima posticiparono la data di consegna delle informazioni al dicastero della Guerra⁷ e, alla fine, rinunciarono a partecipare all'iniziativa sia perché gli enti centrali coinvolti non avevano trasmesso alcun contributo⁸, sia perché

nello stato di disordine in cui, per le vicende della guerra e per l'incendio avvenuto nel 1921 nella Caserma Maria Adelaide di Savoia a Torino, si trovano i vari archivi, dai quali di potrebbero ricavare in gran parte, i dati essenzialmente e semplicemente statistici, richiesti dal Ministero della guerra, non è possibile neppure iniziare il lavoro. | Esso potrà essere intrapreso soltanto dopo che la Sezione storica avrà potuto sistemarsi, ordinarsi e prendere conoscenza del materiale an-

⁵ Ministero che sostituì, in base al r.d.l. 30 ago. 1925, n. 1513, convertito nella l. 3 giu. 1926, n. 960, il Commissariato per l'aeronautica.

⁶ Minuta [Comando generale Regia aeronautica], Ufficio informazioni, 9 dic. 1924, prot. n. 30834/10, “Statistica dello sforzo militare italiano nella guerra mondiale”, a firma del comandante generale, indirizzata al vice commissario per l'Aeronautica, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 1, s.fasc. 1.

⁷ Ad esempio, comunicazione Commissariato per l'aeronautica, Gabinetto, Segreteria militare, 19 dic. 1924, prot. n. 4509, “Statistica dello sforzo militare italiano nella guerra mondiale”, a firma del vice commissario, Alberto Bonzani, indirizzata al Ministero della guerra, Ufficio statistico, inviato, con attergato, al Comando generale della Regia aeronautica, Ufficio informazioni, in *ibidem*.

⁸ Comunicazione Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, Segreteria militare, 2 feb. 1926, prot. n. 13170, “Statistica dello sforzo militare italiano durante la guerra”, a firma, per il ministro, di Alberto Bonzani, indirizzata all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e alla Direzione generale del Genio aeronautico del Ministero dell'aeronautica, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 1, s.fasc. 2.

cora esistente e disseminato in vari uffici, e non tutti dipendenti dall'Aeronautica⁹: il che si prevede potrà succedere fra due o tre anni. | Si osserva, incidentalmente, che la Sezione storica (...) non ha ancora avuto i mezzi (locali, mobili, personale, macchina da scrivere, ecc.) già richiesti da tempo, per poter svolgere proficuo lavoro, e che pertanto, urge provvedere¹⁰.

Come emerge dalla lettura dei brani sopra riportati, la situazione iniziale non fu, quindi, tra le più felici per la Sezione storica, trasformata già nel dicembre 1928 in Ufficio storico. Le linee d'azione intraprese furono obbligate. Per prima cosa continuare a cercare la documentazione, come accennato, presso gli enti e il personale aeronautici:

Si comunica che l'Ufficio di SM della R. aeronautica ha costituito, presso il 3° Reparto informazioni l'Ufficio storico aeronautico¹¹. Detto Ufficio fa assegnamento sulla cooperazione di tutti gli enti aeronautici perché esso possa trovarsi al più presto in grado di possedere una documentazione completa della storia gloriosa della nostra Arma. | Pertanto in ottemperanza ad ordini emanati da S.E. il sottosegretario di Stato, tutti i reparti dipendenti dovranno inviare all'Ufficio di SM quei documenti, originali o in copia, interessanti la storia dell'Aeronautica, che siano già conservati nei loro archivi ed anche quelli che, in seguito, potranno essere rintracciati. | Devesi inoltre svolgere opera persuasiva presso tutto il personale dipendente perché voglia anch'esso contribuire a dotare l'Ufficio storico di documenti riguardanti il passato della nostra Aeronautica inviando quanto possiedono in proprietà, e che possa giovare allo scopo, come memorie personali,

⁹ Dipendenti specialmente dai ministeri della Guerra e della Marina.

¹⁰ Minuta [Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica], Divisione operazioni, 3° Reparto informazioni, [Sezione storica], 3 apr. 1926, prot. n. 3/4758R, "Statistica dello sforzo militare italiano nella guerra mondiale", a firma del capo 3° Reparto, col. Giuseppe Manni, indirizzata all'Ufficio di Stato maggiore [della Regia aeronautica], Segreteria [militare]. Inoltre, cfr. minuta Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Divisione operazioni, 3° Reparto informazioni, [Sezione storica], 2 apr. 1926, prot. n. 13170, "Statistica dello sforzo militare italiano durante la guerra", a firma del capo 3° Reparto, col. Giuseppe Manni, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Segreteria militare. Entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 1, s.fasc. 2. Infine, minuta [Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica], Divisione operazioni, 3° Reparto informazioni, 6 mag. 1926, prot. n. 3/5064 R, "Statistica [sic] dello sforzo militare italiano durante la guerra", a firma del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, gen. Pier Ruggero Piccio, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Segreteria militare, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1.

¹¹ In realtà, in quel momento, la denominazione dell'articolazione era ancora quella di "Sezione storica".



diari, relazioni, pubblicazioni, fotografie, quadri, stampe e resoconti di giornali, riviste, corrispondenza di guerra etc. L'Ufficio storico si farà premura restituire agli interessati, dopo presane copia o fattane riproduzione, quei documenti che i possessori non intendessero donare¹².

Il secondo passo fu quello di estendere la rilevazione alle istituzioni collegate alle origini e allo sviluppo dell'Arma aerea, che,

sbollottata per diversi anni dal Ministero della guerra, al Ministero delle armi e munizioni, dal Ministero dei trasporti¹³, al Ministero dell'industria (Sottosegretariato di Stato per la Marina mercantile, aeronautica, combustibili)¹⁴, dal Ministero della guerra nuovamente, al Commissariato d'aeronautica, ha visto andare disperso, nei conseguenti tramutamenti, molto del suo prezioso materiale d'archivio. | Disperso; ma, si spera, non definitivamente perduto¹⁵.

¹² Foglio Comando della 3ª ZAT, 30 apr. 1926, n. 34, indirizzato a tutti gli enti dipendenti (fino ai comandi di squadriglia ed enti equivalenti) e, per conoscenza, al Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro e Segreteria militare), all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, alle direzioni generali del Personale militare e delle scuole, dei Personali civili ed affari generali e del Genio aeronautico, all'Ufficio aviazione civile e traffico aereo, all'Ufficio centrale di sanità, ai comandi della 1ª e 2ª ZAT e alla Regia accademia aeronautica, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1. Nello stesso anno il Comando della 3ª ZAT, ancora una volta in base a disposizioni dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, spronò il Comando dello Stormo dirigibili affinché quest'ultimo inviasse, quanto prima e "integralmente", alla Sezione storica il carteggio conservato e, precisamente, quello inerente alla Guerra italo-turca del 1911-1912 e alla Prima guerra mondiale; Comando che in seguito trasmise alla Sezione storica, per il tramite della 3ª ZAT, 19 fascicoli contenenti soltanto "stralci" dei giornali di bordo sulle ascensioni di guerra compiute dalle aeronavi durante la Guerra libica e il Primo conflitto mondiale. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 16.

¹³ Il riferimento riguarda il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari nel cui ordinamento era stata inserita, a partire dal giugno 1919, la Direzione generale dell'aeronautica, poi trasferita, a seguito della soppressione del detto Ministero sancita nel marzo 1920, al Ministero dell'industria, commercio e lavoro che, nel giugno dello stesso anno, mutò la sua denominazione in quella di Ministero dell'industria e commercio.

¹⁴ Si tratta, in verità, del Sottosegretariato per la Marina mercantile, i combustibili e l'aeronautica civile, istituito nel marzo 1920 e incardinato nel Ministero dell'industria, commercio e lavoro; Sottosegretariato che nel giugno 1920 assunse la denominazione di Sottosegretariato per la Marina mercantile e i combustibili in conseguenza della soppressione della Direzione generale dell'aeronautica, già posta alla dipendenza del Ministero dell'industria e commercio, e del trasferimento delle relative attribuzioni al Ministero della guerra.

¹⁵ Bozza relazione sulla Sezione storica della Regia aeronautica, s.d. [1927-ante 15 dic. 1928],

Così particolarmente intensi furono, in quegli anni, i contatti con gli uffici storici delle altre Forze armate, primariamente per acquisire i documenti originali o, almeno, per ottenerne copia. Dalle carte a nostra disposizione appare una maggiore collaborazione da parte dell'Ufficio storico dell'Esercito, forse anche per le origini dell'Aviazione militare strettamente connesse, come noto, alla storia del Genio militare e, quindi, per una comunanza identitaria. Infatti, lo Stato maggiore del Regio esercito autorizzò il proprio Ufficio storico a cedere all'analoga struttura aeronautica “tutto il materiale d'archivio di guerra riguardante l'Arma aerea che [detto Ufficio] aveva potuto riunire e riordinare”¹⁶.

Più contenuto, almeno questa è l'impressione che abbiamo ricavato dalle fonti visionate, il contributo dato dalla Regia marina, “gelosa custode ed amorosa cultrice delle sue storiche glorie”¹⁷, anche se quest'ultima fornì puntuali notizie sui caduti o decorati della Regia marina passati al servizio della nuova Forza armata, utili alla Sezione storica aeronautica per la compilazione dell'*Albo d'oro*; prestò alcuni documenti e consentì, naturalmente, l'accesso ai propri archivi; elargì, su richiesta, consigli per impiantare la nuova articolazione storica della Regia aeronautica. Cedette anche una serie di documenti, esattamente giornali di bordo di aeronavi e di

senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 2.

¹⁶ Bozza relazione sulla Sezione storica della Regia aeronautica, s.d. [1927-ante 15 dic. 1928], senza firma, in *ibidem*.

¹⁷ Ci è parso che, anche in questa occasione, riemergesse l'antico “antagonismo” tra Marina e Aeronautica derivante, in parte, dalla differente concezione sull'impiego dell'Arma aerea, essendo la prima sostenitrice da sempre della necessità di avere una propria aviazione specializzata, e la seconda sostenitrice di una linea, prevalente prima e durante il Secondo conflitto mondiale, finalizzata al mantenimento indipendente della massa dei suoi mezzi, eventualmente da assegnare, di volta in volta e secondo il bisogno, alle altre due Forze armate; contrapposizione che riaffiorò negli anni dell'immediato secondo dopoguerra quando i vertici dell'Aeronautica militare si opposero, con forza, alle richieste avanzate dalla Marina, temendo lo scioglimento dell'Aeronautica come Forza armata autonoma e indipendente e il conseguente ripristino dell'organizzazione precedente al marzo 1923. Su questo punto si segnalano, per l'anno 1948, gli scambi epistolari, spesso “vivaci”, del gen. Mario Ajmone-Cat, capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, con l'amm. Franco Maugeri, capo di Stato maggiore della Marina militare, e con Randolfo Pacciardi, ministro della Difesa, conservati in AUSAM, *Mario Ajmone-Cat*, b. 21, fasc. 270-271; ARCHIVIO STORICO DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, *Randolfo Pacciardi*, b.1, fasc. 9, s.fasc. 3.

aeroscali già dipendenti dalla Regia marina e documenti dell'Aeroscalo della Regia marina stanziato a Ferrara, prodotti negli anni 1915-1920; ma di fronte alle richieste dell'Amministrazione aeronautica, finalizzate al versamento di ulteriori carte sull'impiego dell'Aviazione della Regia marina nel corso della Guerra italo-turca del 1911-1912 e del Primo conflitto mondiale, l'Ufficio storico della Marina rispose negativamente, sia perché, da diligenti ricerche eseguite presso i dipendenti reparti, risultava che la documentazione della partecipazione alla guerra da parte dell'Aviazione della Regia marina era stata già, a varie riprese, versata al Commissariato per l'aeronautica, allorché l'Aviazione della Regia marina passò a farvi parte, sia perché la documentazione rimasta alla Marina e conservata nel suo Ufficio storico era costituita da

rapporti di carattere riassuntivo ovvero quelli facenti parte degli archivi di comandi navali e che non possono essere estratti e tanto meno ceduti, senza manomettere tutta la [ri]manente documentazione della guerra marittima, o senza inconvenienti nel caso di ricerche amministrative e riguardan[ti] il personale ancora in servizio presso la R. marina. | Occorre però far presente che in linea generale [i] rapporti e le relazioni che il dipendente Ufficio storico ancora possiede sono contemporanei e sempre attinenti ed [in]timamente connessi alle operazioni di guerra effettuate [dal] nostro naviglio, col quale l'aviazione della Marina forma un tutto omogeneo¹⁸.

Per gli altri eventuali documenti si suggeriva la possibilità di ricorrere, da parte della Sezione storica aeronautica, anche alle notizie esposte in una pubblicazione data alle stampe dall'Ufficio storico della Regia marina, contenente “una completa storia dell'impiego dei mezzi aeronautici messi a sua disposizione durante la guerra”¹⁹.

¹⁸ Fotocopia minuta Ufficio storico [della Regia marina], apr. 1927, “Archivio storico dell'Aeronautica”, a firma del capo di Stato maggiore, [amm. Alfredo Acton], indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto del ministro, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b.1, fasc. 4.

¹⁹ Crediamo si tratti del fascicolo VII, *Aviazione marittima durante la guerra*, afferente alla collezione *Preparazione dei mezzi e loro impiego*, facente parte, a sua volta, dell'opera *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, composta da 25 fascicoli ed edita, tra gli Anni Venti e l'inizio degli Anni Trenta del Novecento, dall'Ufficio storico della Regia marina.

Oltre a rivolgersi alle istituzioni militari e civili italiane²⁰, venne, contemporaneamente, portato avanti il tentativo di avere copia, attraverso il nostro addetto militare e aeronautico presso la Regia legazione d'Italia a Vienna, dei diari storici delle Forze aeree austro-ungariche partecipanti al Primo conflitto mondiale, conservati presso l'Archivio di guerra di Vienna, sfruttando l'apposita clausola inserita, nel 1922, nella convenzione sugli archivi per l'attuazione del trattato di Saint-Germain²¹.

L'indagine mirata al ritrovamento di archivi e documenti si rivelò dunque complessa e i suoi risultati non furono, visto l'impegno profuso, particolarmente esaltanti. Come evidenziato in un promemoria del marzo 1928, redatto dal capo della Sezione storica, il ten. col. Morelli, per Italo Balbo, sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, la difficoltà del compito fu, innanzitutto, determinata dalla dispersione dei documenti in vari enti e dalla scarsità di notizie sull'esistenza e sull'ubicazione di numerosi complessi documentari.

Per la citazione cfr. bozza relazione sulla Sezione storica della Regia aeronautica, s.d. [1927-*ante* 15 dic. 1928], senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 2.

²⁰ Dalla documentazione consultata non è stato possibile ricostruire l'esito delle pratiche iniziate dal Ministero dell'aeronautica con il Ministero delle finanze per ottenere la cessione delle carte afferenti alle vicende aeronautiche eventualmente presenti nell'archivio del disciolto Ministero delle armi e munizioni, dicastero dal quale era dipeso, dal novembre 1917 al settembre 1918, il Commissariato generale per l'aeronautica.

²¹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b.1, fasc. 1, s.fasc. 1, e fasc. 3-4. Si ricorda che dopo la fine del Primo conflitto mondiale, in base alle clausole del trattato di pace del 1918 nonché in forza degli accordi di Saint-Germain del settembre 1919 e delle convenzioni, protocolli e note aggiuntivi del 1920, 1922 e 1924-1925, l'Austria si era impegnata a restituire all'Italia tutti gli archivi e i documenti, prelevati dai territori invasi o ceduti e, ancora, tutti gli archivi ufficiali dei territori ceduti, tutti gli archivi, documenti e atti storici in possesso di istituzioni pubbliche che interessavano direttamente la storia dei territori ceduti e che erano stati asportati dal 1861 in poi; inoltre, era obbligata ad assicurare, ai delegati del nostro Governo, l'accesso, l'esame e la copiatura degli archivi austriaci. Cfr. *Rivendicazioni d'archivi dalla Germania e dall'Austria*, in «Gli Archivi italiani», VI (1919), 2, rubrica *Notizie*, pp. 125-127; *Gli archivi e la pace coll'Austria*, in «Gli Archivi italiani», VI (1919), 3, rubrica *Notizie*, pp. 177-178; E. C. [E. CASANOVA], *Rivendicazioni archivistiche dall'Austria*, in «Gli Archivi italiani», VIII (1921), 3, pp. 89-94. Inoltre, A. TOSTI, *I documenti storici sulla nostra guerra tratti dagli archivi esteri*, in «Bollettino dell'Ufficio storico», I (1926), 1, pp. 31-35.

Presso gli uffici del Ministero dell'aeronautica, dell'Ufficio di Stato maggiore della Forza armata ed enti aeronautici furono rintracciati:

alla Caserma Cavour, un archivio così detto "storico", affidato ad un vecchio impiegato riassunto in servizio, di [dove?] si poterono trarre alcuni pochi documenti incompleti e frammentari, riferentisi al periodo dal 1912 all'inizio della guerra, e pochi altri del periodo della guerra; (...) presso l'Ufficio "addestramento" si trovarono poi 22 pacchi di materiale storico di guerra (diari, relazioni giornaliere, situazioni) riguardanti le specialità bombardamento e osservazione (...). Presso lo Stormo dirigibili si trovarono alcuni giornali di bordo delle aeronavi che prestarono servizio di guerra nel R. esercito. Se ne fecero copie, lasciando gli originali al detto reparto.

In merito alle altre istituzioni militari, oltre ai già citati giornali di bordo di aeronavi e di aeroscali degli anni 1915-1920, ceduti dall'Ufficio storico della Regia marina, altro materiale,

circa 30 pacchi, si poté avere dall'Ufficio storico del Ministero della guerra; ma si trattava più che altro di numerosissime copie di poche circolari e bollettini: si trovò pure, in seguito, e si ebbero, altri 6 pacchi di pratiche, riguardanti specialmente la Guerra di Libia. Nella massa si trovarono alcuni diari e qualche relazione riguardanti la Guerra 1915-1918. | Si ebbe poi modo di prendere conoscenza e copia delle memorie storiche²² del 3° Reggimento del Genio dal quale dipendevano i primi reparti d'Aeronautica (Compagnia specialisti e Brigata specialisti), del Battaglione specialisti e del Battaglione aviatori fino al 1913. Recentemente si poterono avere dall'Ufficio storico dell'Esercito altri pacchi di utili documenti riguardanti le operazioni dell'Aeronautica durante la Guerra 1915-1918. | A Torino, presso il locale Distretto militare, si trova, ivi ammassato e senza nessun ordine, moltissimo materiale d'archivio d'Aeronautica. Venne fatto spedire a Roma in 10 casse e 30 pacchi e vagliato. Trattavasi, in massima, di materiale di nessun valore; si trovò peraltro, fra mezzo a quei polverosi e mal conservati incartamenti qualche documento utile per l'Ufficio storico, fra cui, alcuni diari di guerra²³. (...). | Attente ricerche presso la Biblio-

²² Le memorie storiche, tipologia documentaria specifica del settore militare, contengono il resoconto giornaliero delle attività svolte e degli avvenimenti occorsi alle unità, reparti ed enti in tempo di pace o non mobilitati in tempo di guerra.

²³ Si trattava di circa duemila pacchi di materiale archivistico depositati dal disciolto Ufficio stralcio del Corpo aeronautico militare. Proprio il ritrovamento di tale nucleo ripropose, con forza, l'insufficienza di spazi per acquisire il materiale, per svolgere le operazioni di analisi e scelta e per conservarlo. Fu in tale occasione che si richiese, con esito finale negativo, al Gabinetto del ministro

teca centrale del R. esercito, fornirono notizie sulla costituzione dei primi reparti del servizio aeronautico²⁴.

Ed ancora, la Camera dei deputati inviò una raccolta delle leggi concernenti l'Aeronautica votate dal Parlamento, mentre non furono di rilievo le ricerche estese agli ufficiali della Regia aeronautica²⁵ e ai privati, riuscendo, in quest'ultimo caso, solo a rientrare in possesso di quattro pacchi di materiale storico della specialità "caccia", custoditi da un "certo prof. Malpassuti" che li aveva avuti "in consegna perché ne traesse un libro in cui fossero esposte le gesta dei cacciatori del cielo"²⁶.

Si trattava, in totale, di circa duecento "cartelle di documenti storici", prevalentemente di natura disomogenea e disorganica²⁷, che, alla data del marzo 1928, dovevano "ancora essere convenientemente sistemati, catalogati e rubricati" e la ragione

dell'Aeronautica d'intervenire per far ottenere alla Sezione storica un locale, nel sottosuolo o nel sottotetto, presso Palazzo del Viminale, sede allora anche di una parte dell'Amministrazione aeronautica, compresa la Sezione storica. Cfr. lettera Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, 3° Reparto informazioni, Sezione storica, 12 mar. 1927, prot. n. 112, "Locali per temporaneo deposito di materiale d'archivio", a firma del capo di Stato maggiore, gen. Armando Armani, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto e minuta lettera "Locali per temporaneo deposito di materiale d'archivio", s.d., a firma, d'ordine del ministro dell'Aeronautica, del capo di Gabinetto, ten. col. Aldo Pellegrini. Entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 4.

²⁴ "Pro-memoria per S.E. il sottosegretario di Stato. Assestamento dell'Ufficio storico", 22 mar. 1928, a cura del ten. col. E.[rcole] Morelli, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 5.

²⁵ "Pochi documenti, e di non grande valore [sic] storico perché incompleti, si poterono poi avere in copia da qualche ufficiale dell'Aeronautica", in *ibidem*.

²⁶ Dovrebbe trattarsi di Vittorio Malpassuti, dei marchesi di Montiglio, conte di Andoglio. Amico di Gabriele D'Annunzio, fu scrittore, giornalista, poeta, drammaturgo e sceneggiatore, autore della *Pregghiera degli aviatori*, adottata, con qualche modifica, dall'Aeronautica militare, nonché della pubblicazione *Aquile azzurre*, Roma, Casa editrice Accademia, 1930 (Collana di poesia, diretta da Alberto Albani Barbieri, 8).

²⁷ Anche perché l'operazione non fu accompagnata dall'indicazione di uniformi e chiari criteri di valutazione e selezione, se non quelli di un generico "valore storico" e di una preferenza per le carte sulla partecipazione agli eventi bellici, lasciando ampio margine alla soggettività degli enti, comandi e reparti produttori e/o custodi della documentazione. A questo si aggiunga anche un'attenzione, da parte della Sezione storica e poi dell'Ufficio storico, rivolta al "dato" e alla "notizia" piuttosto che ai complessi documentari integri, con la perdita di quelle chiavi "ermeneutiche" che potevano consentire (e consentono) una lettura "filologicamente" corretta delle carte.

di tale situazione era da collegare anche all'insufficienza di "adatti locali e mobili" e, soprattutto, di "personale adatto"²⁸. Per il ten. col. Morelli il periodo delle ricerche, della raccolta e dello "spoglio" del materiale storico era da ritenersi concluso²⁹: i vari enti che potevano fornire documenti avevano, infatti, assicurato di non possedere documentazione aggiuntiva da poter versare alla Sezione storica aeronautica e, ancora, gli altri documenti d'interesse aeronautico, presenti specialmente negli archivi degli Stati maggiori e degli uffici storici di Forza armata, erano "frammisti a documenti riguardanti l'azione generica dei grandi reparti" e, dunque, sarebbe risultato un "lavoro lunghissimo il ricercarli: e ritrovati che fossero si dovrebbe accontentarsi di farne delle copie poiché devono servire alla redazione delle relazioni ufficiali della Campagna 1915-1918"³⁰.

Il lavoro sugli archivi fu anche rallentato dall'attività, particolarmente onerosa, di carattere amministrativo sul personale aeronautico che, almeno formalmente, aveva una valenza secondaria rispetto alla mansione della Sezione, e poi dell'Ufficio sto-

²⁸ Si riteneva il personale troppo limitato nel numero perché la Sezione storica potesse funzionare regolarmente; il succedersi degli avieri, dato il breve periodo della ferma, era troppo frequente e non si aveva, quindi, mai a disposizione personale pratico cui affidare incarichi di qualche importanza; il personale civile veniva giudicato "digiuno di cose aeronautiche e mancante di ogni attitudine a compiere lo speciale servizio di custode e classificatore del materiale storico-aeronautico". Su tale questione si rimanda, per l'anno 1927, ad una serie di carteggi conservati in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 4 e b. 2, fasc. 1.

²⁹ Come riconfermato anche molti anni dopo, quando, nella primavera del 1942, l'addetto aeronautico dell'Ambasciata tedesca a Roma domandò, per il tramite gerarchico del Ministero dell'aeronautica, l'elenco dei documenti degli enti e reparti austro-ungarici partecipanti alla guerra aerea durante il Primo conflitto mondiale, conservati presso l'Ufficio storico della Regia aeronautica. L'allora capo Ufficio, il ten. col. Vincenzo Lioy, fece presente, al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, l'impossibilità di aderire alle richieste dell'ufficiale tedesco poiché l'Ufficio storico non possedeva alcun documento né diario di enti e reparti austro-ungarici e che, per "le note vicende occorse negli anni dell'immediato dopoguerra", lo stesso materiale documentario sull'Aviazione italiana nella Campagna 1915-1918 "è scarso e frammentario; tanto che non è stato mai possibile all'Ufficio storico di poter redigere alcuna esauriente pubblicazione sulla partecipazione dell'Arma aerea italiana alla Guerra italo-austriaca". Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. 1.

³⁰ "Pro-memoria per S.E. il sottosegretario di Stato, Assestamento dell'Ufficio storico", 22 mar. 1928, a cura del ten. col. E.[rcole] Morelli, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 5.

rico, allora indicata come principale – vale a dire la redazione della storia completa della cooperazione della nostra Aviazione alla vittoria della Grande guerra³¹ – ma che divenne prioritaria viste le frequenti istanze di notizie avanzate dalla Direzione generale del personale militare e delle scuole del Ministero dell'aeronautica, dai distretti militari e dal Ministero delle finanze, onde aggiornare la posizione matricolare di militari in servizio negli anni precedenti presso le altre due Forze armate e/o partecipanti agli eventi bellici del 1911-1912 e del 1915-1918 e, ancora, allo scopo di avere elementi per la liquidazione di pensioni, riassunzioni in servizio, concessioni di licenze di volo, assegnazioni di polizze d'assicurazione ai combattenti e via dicendo. Un servizio “speciale” che rese inevitabile “una preventiva ricerca e sistemazione di tutti quei documenti (rubriche dei piloti, elenco dei defunti, fogli di volo, ecc.) dai quali si [potevano] trarre i detti elementi – cosa che del resto ben poche volte [riuscì] possibile – per rispondere ai quesiti”³². E, ancora, un servizio “speciale”, che continuerà a lungo negli anni a venire, collegato al fatto che

³¹ A nulla servi, ad esempio, la puntualizzazione del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, gen. Armando Armani, presentata al Ministero dell'aeronautica nell'aprile 1927: “Continuano a pervenire a questo Ufficio [di] Stato maggiore (Segreteria - Sezione III Storica) da parte della Direzione generale personale ufficiale e anche da altri enti aeronautici e del R. esercito, richieste d'informazioni circa il passato di guerra di individui che chiedono pensioni o polizze di assicurazione. | Poiché il compito di tali richieste non è di competenza della predetta Sezione, la quale ha un compito ben definito; si prega codesto Ministero di voler disporre perché gli enti aeronautici dipendenti si astengano dal rivolgersi alla Sezione stessa per le notizie di cui sopra. | Poiché, peraltro, attualmente esistono presso la Sezione storica alcuni documenti che possono, sia pure in modo incompleto, riuscire utili alle ricerche di cui trattasi, e poiché un impiegato avventizio (...) ora addetto alla Sezione storica, si occupa da sei anni quasi esclusivamente di tali ricerche, si propone che il detto impiegato con tutto il poco materiale d'archivio utilizzabile, passi alla diretta dipendenza della Direzione generale competente di codesto Ministero; e che, contemporaneamente, a questo Ufficio venga assegnato un buon archivistica che possa utilmente sostituirlo”. Cfr. lettera Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, Sezione 3^a (Storica), 12 apr. 1927, prot. n. 149-[7/3?], “Pratiche del personale”, a firma del capo di Stato maggiore, gen. A.[rmando] Armani, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 4.

³² Lettera Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, Sezione 3^a (Storica), 12 apr. 1927, prot. n. 149-[7/3?], “Pratiche del personale”, a firma del capo di Stato maggiore, gen. A.[rmando] Armani, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 4.

le carte custodite dalla Sezione storica, e poi dall'Ufficio storico, avevano ancora un valore "giuridico-amministrativo", se non prevalente, certamente equivalente a quello "storico-culturale", a causa della brevità del termine di versamento e acquisizione, molto prossimo alla data di formazione³³. Sulla natura temporale necessariamente "ibrida" di tale Archivio è lo stesso Ufficio storico a fornirne prova e giustificazione in un parere del 1935, scritto in risposta alla richiesta di indicazioni su una circolare avente ad oggetto il funzionamento del Ministero e, precisamente, il sistema degli archivi e del servizio di copisteria. Nel provvedimento, diffuso dal Gabinetto del ministro dell'Aeronautica nel novembre 1935, indirizzato a tutti gli enti centrali del Ministero e all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, si proponeva di creare, per ogni articolazione di livello gerarchico superiore, un archivio unico posto alle dipendenze degli uffici di segreteria e comprendente solo il "carteggio dell'annata", con il conseguente trasferimento delle pratiche relative agli anni precedenti all'Archivio generale del Ministero. Rispetto a quanto prospettato il capo dell'Ufficio storico, il ten. col. Cutry, rispose negativamente in quanto

Il carteggio dell'Ufficio storico per la sua natura va consultato in ogni momento e va anche permanentemente sottoposto ad un lavoro di aggiornamento. Premessa questa evidente considerazione, appare chiara la difficoltà che sorgerebbe dal mantenere, in ultima analisi, due archivi e cioè uno presso l'Ufficio storico e l'altro, quello per le pratiche correnti, presso l'Archivio generale, a prescindere dal fatto che anche le pratiche di carattere corrente sono sempre troppo intimamente connesse al materiale storico per poter da esso venire agevolmente scisso³⁴.

³³ Analoga faccenda coinvolse anche gli Archivi di Stato nei quali, in base alla legislazione archivistica vigente fino al 1963, affluirono grandi quantità di carte recenti, ancora soggette, visti i tempi di versamento, ad utilizzazione frequente da parte degli uffici produttori, da parte di altre istituzioni o di privati, con la conseguenza che le ricerche per uso di studio risultavano decisamente minoritarie. Cfr. E. LODOLINI, *Organizzazione e legislazione archivistica italiana*, Bologna, Pàtron editore, 1989⁴, pp. 68-69.

³⁴ Minuta lettera Ministero dell'aeronautica, Ufficio storico, 2 dic. 1935, prot. n. 71259, "Funzionamento del Ministero", a firma del capo Ufficio storico, ten. col. Francesco Cutry, indirizzata all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria; inoltre, comunicazione Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, s.d. [30 nov. 1935], prot. n. 2026, "Funzionamento del Ministero", con allegata la circ. Ministero dell'aeronautica, Gabinetto del ministro, 27

Così a causa della situazione descritta, la Sezione storica e poi l'Ufficio storico, servendosi delle parziali raccolte documentarie che erano allora in loro possesso, della raccolta di testi a stampa e di materiale di proprietà privata dello stesso ten. col. Morelli, riuscì solo a pubblicare il *Calendario* dell'Aeronautica per il 1927 e il 1928 e l'*Albo d'oro dell'Aeronautica*³⁵, entrambe opere di natura sostanzialmente celebrativa dei fasti di guerra e del “grande spirito di patriottismo [e del] sentimento di eroica abnegazione, che sono stati sempre, e sempre saranno, le caratteristiche dell'Arma del Cielo”³⁶. Iniziò, però, anche a progettare e dare alle stampe una storia dell'Aeronautica, dalle origini, risalenti alla Compagnia specialisti del 3° Reggimento Genio, fino al 1913, ovvero la *Cronistoria dell'Aeronautica militare italiana*, edita nel 1927-1929 dalla «Rivista Aeronautica» in sette fascicoli³⁷, per la cui realizzazione si richiese, pubblicamente, ai “cultori dell'Aeronautica” un sostegno tramite l'inoltro di

tutte quelle notizie – documentate –, fotografie ed altri ricordi storici che possano servire ad integrare e completare il (...) lavoro e, se, nelle monografie che, man mano, saranno pubblicate, il lettore attento e benevolo noterà qualche piccola la-

nov. 1935, prot. n. 60196, “Funzionamento del Ministero”, a firma, per il ministro, del gen. Giuseppe Valle, indirizzata all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e agli enti centrali del Ministero. Entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 7. Inoltre, su questo punto riportiamo anche quanto scritto da Carlo Cetto Cipriani, “La prima cosa da dire è che l'*Archivio storico* dell'Aeronautica militare c'è ma non esiste. | Può sembrare una battuta, ma i documenti ufficiali parlano solo dell'*Ufficio storico* dell'Aeronautica militare all'interno del quale, nei vari periodi, in posizione e con nominativi diversi, esiste un Archivio, senz'altra specificazione. La dicitura *Archivio storico dell'Aeronautica* appare saltuariamente incontrando talvolta anche opposizioni più o meno forti di taluni personaggi”. Cfr. C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea triennale in Storia medievale, moderna e contemporanea, Università degli studi [di Roma] La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2006/2007, p. IV.

³⁵ Contenente il testo delle motivazioni di concessione delle medaglie d'oro al valor militare, edito a cura del MINISTERO DELL'AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, SEZIONE STORICA, Roma, Provveditorato generale dello Stato, Libreria, 1928, voll. 2, con *Appendice* nel 1929.

³⁶ Bozza relazione sulla Sezione storica della Regia aeronautica, s.d. [1927-ante 15 dic. 1928], senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 2.

³⁷ La *Cronistoria* fu poi oggetto, negli Anni Sessanta-Settanta, di una seconda edizione curata sempre dall'Ufficio storico dell'Aeronautica militare che aggiunse, nel 1968, il nuovo fascicolo *L'Aeronautica militare italiana nella Guerra italo-austriaca. Anno 1915* (fasc. 8).

cuna nell'argomento trattato, una data non precisa nell'esposizione e nel racconto di fatti od episodi, potrà segnalare la lacuna da colmare, così come potrà rettificare il fatto o l'episodio ricordati inviando documenti ad essi relativi, oppure precisando la fonte ove si possano con sicurezza attingere i dati/atti o fotografie/necessari alla verità storica delle cose e dei fatti³⁸.

Parte dei nodi critici brevemente ricostruiti dipendevano anche dalla composizione ordinamentale e funzionale della Sezione storica, poi Ufficio storico, dell'Aeronautica, inizialmente approssimativa e, via via, sempre meglio limata e definita. Dopo la sua istituzione, avvenuta come detto nel gennaio 1926, la Sezione storica fu oggetto di una prima, vera, regolamentazione con il d.m. 14 mag. 1927, in vigore dal 1° giugno successivo, che conteneva la specificazione dei compiti attribuiti all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e alle sue articolazioni³⁹, costituite dalla Segreteria, dal 1° Reparto operazioni e dal 2° Reparto ordinamento e mobilitazione. Per la Sezione storica il provvedimento riconfermava la dipendenza dalla Segreteria dell'Ufficio di Stato maggiore, insieme alla Sezione stranieri, e i compiti già assegnati in precedenza – raccolta e studio dei documenti militari aeronautici e delle memorie sulle origini, sviluppo e impiego dell'Aeronautica –, diretti, principalmente, all'elaborazione della “storia” della nuova Forza armata⁴⁰. Con il successivo d.m. 2 feb. 1928 venivano ribaditi la conformazione e le funzioni attribuite all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica nel maggio 1927; unica variazione riguardò la Sezione stranieri e la Sezione storica che furono trasferite all'interno del 1° Reparto operazioni e, segnatamente, nell'ambito della sua

³⁸ Bozza relazione sulla Sezione storica della Regia aeronautica, s.d. [1927-ante 15 dic. 1928], senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 2. Cfr. anche SEZIONE STORICA, *Al lettore*, in UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'Aeronautica militare italiana*, I, *L'Aeronautica militare italiana dal 1884 alla Guerra di Libia*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1972, ristampa ed. 1927, pp. 3-4.

³⁹ La compagine dell'organo di vertice era stata stabilita con il r.d. 10 apr. 1927, n. 580, con il quale per la prima volta fu regolamentato, a livello legislativo, l'assetto dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, in precedenza organizzato provvisoriamente attraverso disposizioni di carattere interno.

⁴⁰ D.m. 14 mag. 1927, in «Giornale ufficiale» del Ministero dell'aeronautica, V (1927), dispensa 16^a, n. 222, p. 766.

3^a Divisione informazioni. Quest'ultima aveva come compiti la raccolta e lo studio delle informazioni sulla situazione e sulla dottrina militare aeronautica dei vari Stati, la raccolta delle direttive e delle istruzioni sugli addetti aeronautici all'estero e sul servizio informazioni in guerra, la raccolta degli studi e delle direttive relativi al servizio di polizia militare e alla difesa del segreto militare e, infine, lo studio dei cifrari della Regia aeronautica e del servizio informazioni. Sebbene le attribuzioni della Sezione storica non subirono modifiche⁴¹, il suo nuovo inquadramento iniziava a chiarire meglio la sua sostanziale natura quale struttura di supporto documentario, informativo e divulgativo esclusivamente interno: natura che influenzò, per lungo tempo, le sue scelte conservative ed editoriali.

Nello stesso anno 1928, a partire dal 15 dicembre, la Sezione storica veniva trasformata, come già anticipato, in Ufficio storico, posto alle dirette dipendenze dell'Ufficio del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica⁴² e strutturato in 1^a Sezione Segreteria, Biblioteca, pubblicazioni, 2^a Sezione storica e 3^a Sezione Archivio e Museo⁴³.

Nel 1931 la sede dell'Ufficio storico venne spostata da Palazzo del Viminale⁴⁴ a

⁴¹ "Raccolta e studio dei documenti militari aeronautici, memorie sull'inizio, lo sviluppo e l'impiego dell'Aeronautica militare. Storia dell'Aeronautica". Cfr. d.m. 2 feb. 1928, in «Giornale ufficiale» del Ministero dell'aeronautica, VI (1928), dispensa 6^a, n. 104, p. 336.

⁴² Foglio Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, 14 dic. 1928, prot. n. 2373/7, "Ufficio storico dell'Ufficio di SM della RA", a firma del sottocapo di Stato maggiore, Francesco de Pinedo, indirizzata alla Divisione informazioni dell'Ufficio di Stato maggiore e, per conoscenza, al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, al 1° Reparto operazioni e al 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 5.

⁴³ Circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, 15 dic. 1928, prot. n. 2373/7, "Ufficio storico dell'Ufficio di Stato maggiore della R. aeronautica", a firma del sottocapo di Stato maggiore, gen. F.[rancesco] de Pinedo, indirizzata alla Divisione informazioni dell'Ufficio di Stato maggiore e, per conoscenza, al Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), al 1° Reparto operazioni e al 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, copia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 12. Inoltre, cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 7, s.fasc. 9 e b. 2, fasc. 1.

⁴⁴ Dal 1925 sede anche della Presidenza del Consiglio dei ministri e del Ministero dell'interno, istituzioni allora guidate da Benito Mussolini, titolare, *ad interim*, del dicastero dell'Aeronautica dal 1925 al 1929 e poi dal 1933.

Palazzo dell'Aeronautica, situato sempre a Roma, in viale Pretoriano, inaugurato nell'ottobre di quello stesso anno⁴⁵. Nella prima metà degli Anni Trenta la fisionomia dell'Ufficio storico era ancora quella stabilita nel 1928, basata quindi sulle sezioni Segreteria, Biblioteca, pubblicazioni (1^a), Storica (2^a) e Archivio e Museo (3^a)⁴⁶. Anche i compiti assegnati all'Ufficio non subirono particolari modifiche rispetto a quelli fissati antecedentemente: recuperare e organizzare i documenti di carattere storico-aeronautico e d'interesse storico-militare, al fine di utilizzarli per narrare le gesta dell'Aviazione e poi dell'Aeronautica italiana, in guerra e in pace, con l'estensione della cura conservativa anche alle carte sulle crociere, primati, esercitazioni e manovre aeree; curare la raccolta – inizialmente anche la “compilazione”⁴⁷ – delle memorie storiche dei comandi e reparti aeronautici; acquisire pubblicazioni di carattere storico e “bibliografico”; mantenere i rapporti con gli altri uffici storici di Forza armata; partecipare ai congressi di storia e alle esposizioni di carattere aeronautico⁴⁸; e, ancora, provvedere all'Archivio “storico” e al

⁴⁵ La progettazione esecutiva dell'edificio, fortemente voluto da Italo Balbo per riunire in un unico complesso i vari organismi aeronautici, venne realizzata dal Genio aeronautico mentre la determinazione architettonica e l'immagine complessiva del Palazzo dell'Aeronautica spettano all'ing. Roberto Marino. I lavori iniziarono il 2 agosto 1929 e l'inaugurazione ufficiale avvenne il 28 ottobre 1931. Cfr. *Il Palazzo dell'Aeronautica*, testi di G. MOROLLI, D. FONTI e G. PESCE, presentazione di F. BORSI, Roma, Editalia, 1989; *Il Palazzo dell'Aeronautica*, testi di G. BALDACCI, traduzioni di A. ALFONSI, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2012². Inoltre, AERONAUTICA MILITARE, *Visita virtuale de: L'ingresso monumentale e l'area di rappresentanza di Palazzo Aeronautica*, a cura dell'UFFICIO STORICO AM, s.l. [Roma], Stato maggiore Aeronautica, 2012, con DVD allegato.

⁴⁶ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 13. Cfr. anche C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XII.

⁴⁷ Così sembra dal promemoria “Ufficio storico”, 1932, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

⁴⁸ Tra cui la partecipazione all'esposizione dell'Aeronautica italiana organizzata a Milano nel 1934 – che vide il ten. col. Francesco Cutry, capo dell'Ufficio storico della Regia aeronautica, tra i membri del Comitato organizzatore e del Direttorio ordinatore della manifestazione –, l'aiuto nella preparazione del padiglione aeronautico italiano all'esposizione universale e internazionale di Bruxelles del 1935 e la collaborazione alla mostra nazionale dello sport che si tenne al Palazzo dell'arte di Milano sempre nel 1935. Cfr., a titolo esemplificativo, FONDAZIONE BERNOCCHI, PALAZZO DELL'ARTE, MILANO, *Esposizione dell'Aeronautica italiana, giugno-ottobre 1934-XII. Catalogo ufficiale*, Milano, Edizioni d'arte Emilio Bestetti, s.d. [1934]; COMMISSARIATO GENERALE PER L'ITALIA, *Esposizione universale ed internazionale di Bruxelles 1935*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1935; S. MURATORI, *L'esposizione internazionale di Bruxelles*, in «Architettura», XIII (1935), 10, pp. 561-

“Museo aeronautico”. Nel merito, il lavoro svolto riguardò, anzitutto, la redazione di studi monografici, di carattere interno, sulle squadriglie di aeroplani e sui dirigibili, destinati a costituire un'esauriente documentazione sul contributo dell'Aviazione italiana nel Conflitto del 1915-1918; la stesura di profili biografici sui caduti in guerra e in imprese aviatorie, anche per supportare pratiche afferenti all'intestazione di aeroporti militari o gestiti dall'Aero club d'Italia⁴⁹; la raccolta di fotografie per l'“Archivio storico-fotografico”⁵⁰; la compilazione, a richiesta, di memorie, statistiche e biografie per enti e riviste anche per finalità propagandistiche⁵¹; la tra-

572; S. FAVRE, *Civiltà, arte, sport*, con prefazione di G. ONESTI, Roma, Società editrice Dante Alighieri, 1969, pp. 493-499; O. LANZARINI, “Arte al servizio di un'idea”. *Il ruolo dell'“esposizione dell'Aeronautica italiana” (1934) nel dialogo tra arte, architettura, politica e pubblico*, in «Il Capitale culturale», (2016), 14 (n. mon.: *Musei e mostre tra le due Guerre*, a cura di S. CECCHINI-P. DRAGONI), pp. 739-786.

⁴⁹ Nel nostro Paese il primo organismo per coordinare l'attività aeronautica sorse a Roma nel 1904 con la Società aeronautica italiana mentre il primo club aeronautico, che per un breve periodo portò l'appellativo “d'Italia”, venne fondato a Padova nel 1910. Nel 1911 gli aderenti al Club aviatori costituirono l'Aero club d'Italia, eretto poi a ente morale nel 1926. L'anno seguente l'associazione assunse la denominazione di Reale aero club d'Italia (RAeCI), mutata nel 1936 in Reale unione nazionale aeronautica (RUNA). L'odierna dizione di Aero club d'Italia, definita nel 1911, venne ripresa nel 1947.

⁵⁰ In una serie di relazioni dell'Ufficio storico degli anni 1935-1939 si parla ancora di un “inizio” di raccolta delle fotografie finalizzata alla creazione dell'Archivio storico-fotografico, sezione, di fatto, mai costituita. Cfr. C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XIII.

⁵¹ Ad esempio, nel 1931 il Comando della Difesa aerea territoriale di Torino, inviava all'Ufficio storico della Regia aeronautica la seguente richiesta, in seguito soddisfatta dallo stesso Ufficio storico: “Fino dal momento della costituzione dei reparti iniziali della Milizia per la Difesa aerea territoriale, a patroni dei comandi di gruppo vennero eletti i nomi sacri degli eroi dell'aria, che, col sacrificio della loro esistenza e colla grandiosità delle loro gesta, hanno lasciato indelebile retaggio di esempio del dovere verso la Patria. | Ai tre gruppi contraerei che formano, oltre i reparti mitraglieri, la DAT di Torino, furono assegnati i nomi di gloria e di eroismo: | Ettore Croce | Francesco Fassi | Giovanni Facta | Desiderio mio vivissimo sarebbe che, costituendosi col 1° gennaio p.v. la 1ª Legione della Milizia per la DAT, ogni Camicia Nera dei gruppi potesse avere impresso negli occhi e nel cuore la figura di colui che ha tracciato l'esempio supremo nelle vie del cielo, e sappia quali imprese eroiche compiute, i miraggi raggiunti, le motivazioni delle onorificenze conseguite. | Rivolgo preghiera a codesto Ministero perché – ove possibile – mi voglia favorire una fotografia degli eroi sopra ricordati, accompagnandola da un sunto delle imprese e delle motivazioni dei premi loro assegnati. | Tali documenti resteranno preziosamente e devotamente conservati nella sede di questo Comando di Legione di Milizia DAT a testimoniare la fratellanza di idealità, di fede e di scopi che ormai è realtà e religione tra Aviazione e Milizia”. Cfr. lettera Milizia volontaria sicurezza nazionale, Comando della DAT di Torino, Ufficio comando, 15 dic. 1931, prot. n. 2502-6, “Eroi

duzione di documentazione e di opere edite, prodotte da altri Paesi e relative alla partecipazione dei mezzi aerei alla Prima guerra mondiale; la recensione di pubblicazioni ufficiali dei dicasteri della Guerra e della Marina; la collaborazione e la partecipazione a mostre ed esposizioni di carattere aeronautico⁵², a corsi universitari di storia aeronautica⁵³ e a conferenze tenute anche da militari stranieri⁵⁴; l'assistenza alla preparazione di pubblicazioni d'interesse aeronautico, curate specialmente da ufficiali che avevano fatto parte della Forza armata⁵⁵.

Continuarono le ricerche sul personale in servizio e in congedo, svolte per conto di istituzioni ed enti pubblici, tra cui le amministrazioni dell'Aeronautica, della Guerra e delle Finanze, la Corte dei conti, i comandi ZAT, gli aeroporti e i distretti militari, i comandi di divisioni militari territoriali e la MVSN. Si trattava di richieste

dell'Aviazione", a firma del console comandante della DAT di Torino, Gino Parenzo, indirizzata al Ministero dell'aeronautica, Ufficio storico, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "1931. Categoria 1ª personale. Cartella 4. Richieste informazioni".

⁵² Promemoria "Ufficio storico", 1932, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

⁵³ Ad esempio, analogamente a quanto era stato fatto nell'anno accademico 1929/1930 anche per quello 1930/1931 il ministro dell'Aeronautica dispose che presso le università di Napoli, Padova e Roma si sarebbero svolti i corsi quadrimestrali di storia aeronautica e incaricò l'Ufficio storico della Regia aeronautica di raccogliere e tenere a disposizione degli ufficiali conferenzieri il materiale loro necessario per la suddetta attività didattica. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "Carteggio Ufficio storico 1930".

⁵⁴ Cfr., ad esempio, AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "1931. Categoria 2ª varie. Cartella 6. Varie".

⁵⁵ In particolare, il sostegno dell'Ufficio storico riguardò i volumi *Le ali della guerra* del gen. Giorgio Bompiani e del magg. Clemente Prepositi (Milano, A. Mondadori, 1931, Storia della guerra italiana, Collezione diretta da A. GATTI) e *La guerra nell'aria* del gen. Felice Porro (Milano, Corbaccio, 1935, Collana Storia della guerra italiana, 11). L'assistenza nella preparazione di opere sul Primo conflitto mondiale curate da autori esterni era anche determinata dal fatto che l'Ufficio storico "non potendo (...) compilare una narrazione ufficiale completa ed organica dell'attività aerea svolta durante il I Conflitto mondiale per l'inadeguatezza della documentazione in suo possesso", preferì mettere tale documentazione "a disposizione di scrittori privati che, desumendo notizie da altre fonti e da ricordi personali, poterono compilare monografie sull'opera dell'Aviazione italiana in quel conflitto e su alcuni aspetti di essa". Cfr. appunto, s.d. [Anni Sessanta del Novecento], "Ufficio storico Aeronautica militare", senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 6.

d'informazioni su decessi a seguito di incidenti di volo, servizi prestati in zona di guerra, conseguimento di brevetti e attività di volo, esoneri del personale navigante, concessioni di medaglie al valor militare, azioni dei reparti in operazioni belliche, ecc., primariamente con l'obiettivo di aggiornare gli stati di servizio degli ufficiali e i documenti di volo, verificare eventuali procedimenti penali militari, procedere nelle pratiche pensionistiche, concedere, anche ai familiari, gli indennizzi privilegiati⁵⁶. Proprio nell'esercizio di tale mansione appare la mancanza di un controllo da parte delle istituzioni militari, quindi non solo di quelle aeronautiche, sulla documentazione e l'assenza di precise regole e responsabilità conservative⁵⁷; come risalta, in generale, una situazione degli archivi custoditi dall'Ufficio storico aeronautico contraddistinta da aggregati archivistici parziali⁵⁸, relativi specie all'aspetto operativo dei reparti partecipanti agli eventi bellici del 1911-1912 e 1915-1918, con carte degli enti disciolti dopo la Grande guerra ancora custoditi dagli uffici stralcio presso i distretti militari⁵⁹. Lacune che, come già accennato, non si riuscì a

⁵⁶ Cfr. carteggio del 1929-1931 in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "Carteggio Ufficio storico 1930" e fasc. "1931. Categoria 1ª personale. Cartella 4. Richieste informazioni"; promemoria "Ufficio storico", 1932, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

⁵⁷ Ne è un esempio la pratica sul congedo del serg. Pietro Zeniti. Nel gennaio 1931 il Distretto militare di Cremona scriveva, per il tramite del Ministero dell'aeronautica, all'Ufficio storico: "Per pratica di pensione, si prega (...) compiacersi trasmettere in copia i documenti sanitari riguardanti il seguente in congedo | Zeniti Pietro | (...) | Tali documenti sono stati trasmessi a suo tempo dal R. aeroporto G. Piazza di Mirafiori giusta la comunicazione pervenuta a questo Distretto da predetto Comando con foglio (...) del 18 ottobre 1930". L'Ufficio storico successivamente trasmise, per competenza, la suddetta richiesta all'Ufficio centrale di sanità del Ministero dell'aeronautica che a sua volta così rispondeva all'Ufficio: "Si ha il pregio di restituire il foglio del Distretto militare di Cremona (...) relativo a richiesta di documenti sanitari riguardati il sergente in congedo Zeniti Pietro, significando che non esistono presso questo Ufficio documenti sanitari che riguardino detto sottufficiale". Carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "1931. Categoria 1ª personale. Cartella 4. Richieste informazioni".

⁵⁸ Dovuti, naturalmente, anche a distruzioni e perdite avvenute nelle zone di guerra a causa delle offensive nemiche.

⁵⁹ A titolo esemplificativo si segnala che presso il Distretto militare di Torino esisteva l'Ufficio stralcio Aeronautica che custodiva, alla data del 7 marzo 1940, ancora parte del carteggio dei disciolti enti aeronautici partecipanti alla Grande guerra. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia ae-*

colmare nonostante le continue ricerche dell'Ufficio storico aeronautico che portarono all'acquisizione di modesti e, spesso, decontestualizzati nuclei documentali come nel caso della cessione, da parte dell'Ufficio storico del Regio esercito, di un fascicolo sulla cooperazione dell'Aviazione inglese nella Grande guerra e di quattordici "cartelle" contenenti documenti sull'Aviazione italiana, estrapolati dai carteggi delle armate e prodotti sempre nel 1915-1918⁶⁰.

Tale condizione spinse la Sezione storica, e poi l'Ufficio storico, ad adottare alcune misure per salvaguardare non solo la documentazione e gli archivi già prodotti ma anche quelli in corso di formazione o che si sarebbero venuti sedimentando in futuro. Una delle azioni per la tutela *ab origine* delle carte fu la revisione delle norme sulle memorie storiche. Nei primi anni dell'esistenza della Regia aeronautica, in attesa di un consolidamento della sua compagine e della redazione di un proprio apparato dispositivo, la Forza armata utilizzò spesso le norme del Regio esercito, seguite dai comandi, reparti ed enti dell'Aviazione di tale Forza armata fino al 1923, come nel caso della documentazione caratteristica⁶¹, dei diari storici

ronautica poi dell'Aeronautica militare, b. 1, fasc. 15, s.fasc. 1.

⁶⁰ Lettera del Ministero dell'aeronautica, Ufficio storico, 24 gen. 1931, prot. n. 70034/II/6, "Aviazioni alleate", a firma, per il capo di Stato maggiore assente, del capo Ufficio Segreteria, col. Luigi Carnevale, indirizzata al Ministero della guerra, Comando del Corpo di Stato maggiore, Ufficio storico e risposta Ministero della guerra, Comando del Corpo di Stato maggiore, Ufficio storico, 29 gen. 1931, prot. n. 485, "Documenti d'Aviazione", a firma del capo Ufficio storico, col. Nicolò Giacchi, indirizzata all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Ministero dell'aeronautica, entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "1931. Categoria 2ª varie. Cartella 6. Varie".

⁶¹ Che per qualche anno continuò a basarsi sulla regolamentazione stabilita dal Regio esercito, in particolare sulle disposizioni contenute in MINISTERO DELLA GUERRA, DIREZIONE GENERALE LEVE E TRUPPA, DIVISIONE MATRICOLE, SEZ. 1ª (UFFICIALI), SEZ. 2ª (TRUPPA), N. 18. *Regolamento per le matricole del R. esercito (Ufficiali, impiegati delle amministrazioni dipendenti e truppa) ed Appendice contenente le disposizioni relative al computo delle campagne di guerra. Edizione 1907*, Roma, Voghera Enrico, tipografo editore del Giornale militare, 1907, e in MINISTERO DELLA GUERRA, GABINETTO MILITARE, SEZIONE 1ª, N. 20. *Regolamento per le note caratteristiche. Edizione 1910*, Roma, Voghera Enrico, tipografo editore del Giornale militare, 1910. Una prima normativa "autonoma" della Regia aeronautica venne adottata solo a partire dalla fine degli Anni Venti con la pubblicazione MINISTERO DELL'AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, 2º REPARTO ORDINAMENTO E MOBILITAZIONE, 1ª DIVISIONE ORDINAMENTO, *Istruzione per la compilazione delle note caratteristiche*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, Libreria, 1928 (Od. 3), sostituita

e, appunto, delle memorie storiche. Infatti, con foglio d'ordini dell'Ufficio dello Stato maggiore della Regia aeronautica 25 mag. 1926, n. 11, si richiamavano, per la redazione e l'invio delle memorie storiche, le regole contenute nel paragrafo 181 del *Regolamento per le matricole del R. esercito* del 1907⁶², allora in vigore anche per l'Aeronautica; regole in base alle quali i comandi compilatori dovevano rimettere alla Sezione storica, in duplice copia, le memorie storiche dell'anno precedente⁶³. Ma ben presto la disciplina dell'Esercito risultò non adatta alle esigenze della nuova Forza armata e già alla fine dello stesso 1926 l'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica emanò le “Norme provvisorie per la compilazione e la trasmissione delle memorie storiche” che rimpiazzavano le precedenti disposizioni, basate, come detto, sulla regolamentazione matricolare dell'Esercito. I soggetti che dovevano redigere il documento erano le ZAT, gli stormi, i comandi di Aviazione delle Colonie, i centri, la Regia accademia e le scuole e istituti militari, i comandi militari delle scuole civili di pilotaggio, le scuole radio-elettricisti, lo Stabilimento di costruzioni aeronautiche e le sezioni del Commissariato aeronautico. Secondo le nuove “Norme” ciascun comando dei vari corpi ed enti doveva, nel gennaio di ogni anno, trasmettere alla Sezione storica, in duplice copia, le memorie storiche dell'anno precedente; la Sezione storica avrebbe poi provveduto alle eventuali modificazioni dello schema, dopo aver sentito i corpi ed enti interessati e, in caso di dubbi, il capo di Stato maggiore della Forza armata. Alla stessa Sezione spettava la conservazione di uno dei due esemplari del documento, mentre il secondo esemplare doveva essere custodito, “in apposita cartella”, dai corpi ed enti compilatori che avrebbero curato la rilegatura, in volume, degli esem-

poi dalla pubblicazione MINISTERO DELL'AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, 2° REPARTO, 1^a DIVISIONE ORDINAMENTO, *Istruzione per i documenti caratteristici. Edizione 1930*, Roma, Stabilimento di costruzioni aeronautiche, Laboratorio fotocollografico, 1930 (Od. 3).

⁶² Contenente anche la disciplina dei diari storici. Cfr. MINISTERO DELLA GUERRA, DIREZIONE GENERALE LEVE E TRUPPA, DIVISIONE MATRICOLE, SEZ. 1^a (UFFICIALI), SEZ. 2^a (TRUPPA), N. 18. *Regolamento per le matricole del R. esercito*... citata.

⁶³ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Pubblicazione A. 351 R. Norme memorie storiche 1926-1930-1939-1948”.

plari relativi ad un decennio. Per la redazione delle memorie storiche erano forniti specifici moduli mentre per le notizie di “interesse storico” che, per l’argomento trattato, non potevano essere inserite in tali moduli, si prevedeva la possibilità di redigere un modulo “speciale”, da aggiungere dopo quelli previsti e regolamentati. Quest’ultimi, nel numero di sette, erano in parte differenziati secondo la natura dell’ente compilatore. Di massima, però, oltre naturalmente all’anno cui si riferivano, alla data topica e cronica di compilazione, alle varie sottoscrizioni che conferivano “autorevolezza” al documento, ossia quelle del comandante del corpo o dell’ente compilatore, nelle memorie storiche dovevano essere registrare le seguenti informazioni: indicazione del corpo o ente compilatore e sua struttura, variazioni, sede (o sedi in caso di trasferimenti), forza, modifiche ordinamentali, partecipazione a manovre di campagna e a grandi manovre, condizioni sanitarie del personale, perdite e incidenti, cerimonie e ricompense al valor militare e al valor civile concesse all’ente e al suo personale. Una disposizione particolare riguardava il modulo n. 2, elaborato per i comandi di stormo e di Aviazione delle Colonie, dove, al punto 12, veniva stabilito che, in occasione della guerra, alle memorie storiche dovessero essere acclusi anche il diario storico, a datare dalle prime operazioni di mobilitazione, il registro degli ordini di operazione, documenti sulle dislocazioni successive del comando e dei reparti, la copia dei rapporti spediti relativi alle operazioni militari compiute, l’elenco nominativo delle perdite subite in ciascuna azione di guerra, i dati sugli esplosivi lanciati e sulle munizioni consumate in ciascuna operazione e l’elenco nominativo del personale deceduto per incidente di volo. Da ultimo, a decorrere dal 1° gennaio 1927, tutti i comandi e gli enti dovevano impiantare un “brogliazzo”, il cui prospetto era riportato nel modulo 8, sorta di quaderno con periodicità annuale, organizzato in dieci “fasciole” collegati agli argomenti in cui erano suddivise le memorie storiche e il cui fine era di “aver pronto ed ordinato” il materiale per la compilazione delle memorie storiche⁶⁴.

⁶⁴ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Pubblicazione A. 351 R. Norme memorie storiche

Nel 1930 furono approvate nuove norme per le memorie storiche, contenute nella pubblicazione *A.351. R. Norme per la compilazione e la trasmissione delle memorie storiche* (ed. 1930), che sostituivano quelle del 1926. Rispetto a quest'ultime la disciplina del 1930 ribadiva le precedenti funzioni attribuite alla Sezione storica, denominata ora Ufficio storico, la necessità di predisporre il "brogliazzo" annuale e la disposizione sull'inserimento del diario storico. Le modifiche di maggiore rilievo riguardavano i comandi ed enti che dovevano formare le memorie storiche, le tipologie di notizie che quest'ultime dovevano riportare e l'indicazione di inserire, ove possibile, documenti fotografici eseguiti in occasione di avvenimenti e cerimonie significative.

In merito alla prima variazione furono aggiunti i comandi d'Aeronautica e i comandi dei gruppi autonomi e furono cancellate le sezioni di Commissariato aeronautico⁶⁵.

Il riflesso delle vicende della Regia aeronautica, e del particolare momento storico che questa stava vivendo, emerge chiaramente dal mutamento delle tipologie di notizie da riportare: venivano infatti previsti determinati campi per l'inserimento di dati sulla partecipazione ad aerocrociere e gare sportive, sui record conseguiti, sull'opera prestata in occasione di pubbliche calamità, sull'entrata in servizio di nuovi materiali di volo, sulle nuove sistemazioni di aeroporti e su nuovi edifici e infrastrutture aeronautici. Da quel momento si assegnò alle memorie storiche una

1926-1930-1939-1948"; inoltre, due esemplari della pubblicazione sono conservate anche nel fasc. "20. Memorie storiche 1927".

⁶⁵ Tra gli enti sottratti all'obbligo di redazione delle memorie storiche erano compresi il 1° Centro sperimentale di Montecelio, il 2° Centro sperimentale di Vigna di Valle, il 3° Centro sperimentale di Furbara, il Comando Scuola alta velocità di Desenzano e il Comando Regio idrovolante Umberto Maddalena stanziato a Cadimare. Questo ha determinato, insieme ad un approccio alla selezione e conservazione basato su esigenze non archivistiche e attente specie all'aspetto operativo, una serie di "penurie" informative in relazione a enti importanti che le memorie storiche potevano, e possono, in parte colmare nonostante la loro natura di documento "sintetico" non in grado, quindi, di fornire la stessa "qualità" testimoniale di un carteggio integro. Cfr., ad esempio, AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria Cart. n. 138", fasc. "1932. Memorie storiche dei comandi, reparti e servizi della R. aeron.[autica]. Anno 1932".

classifica di segretezza, quella di “riservato”, che riconosceva a tale tipologia documentaria non solo il valore “storico” – mantenere e trasmettere la storia dei comandi ed enti aeronautici – ma anche quello “militare”, da proteggere con l'applicazione delle norme sul segreto militare⁶⁶.

Interessanti anche le iniziative adottate per preservare gli archivi dei comandi, reparti e unità aeronautici coinvolti sia nella Campagna d'Etiopia del 1935-1936, comprese le operazioni di polizia coloniale che seguirono la cessazione delle operazioni belliche convenzionali, sia nella Guerra civile spagnola del 1936-1939. Scelte probabilmente ispirate dalla consapevolezza che solo un controllo effettivo sul “campo” da parte dell'Ufficio storico e l'acquisizione anticipata delle carte potessero salvare quest'ultime dalla dispersione e dalle perdite che avevano caratterizzato, come evidenziato, le vicende degli archivi delle unità aviatorie del Regio esercito e della Regia marina. Un tipo di tutela “preventiva” che, ricordiamo, aveva come precedente, sostanzialmente positivo, quello della Sezione storica creata nel maggio 1915 all'interno dell'Ufficio affari vari del Comando supremo del Regio esercito, con sede a Treviso e con l'obiettivo di ricevere, “fin da principio”⁶⁷, tutti quei documenti prodotti, nel corso del conflitto, dai comandi, reparti ed enti dell'Esercito mobilitati, giudicati essenziali per la storia della Grande guerra appena iniziata⁶⁸.

⁶⁶ UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA REGIA AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Pubblicazione A.351 R. Norme per la compilazione e la trasmissione delle memorie storiche. Bozze di stampa. Edizione 1930-VIII*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, Libreria, 1930, poi approvate da Italo Balbo nel marzo 1930. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Pubblicazione A. 351 R. Norme memorie storiche 1926-1930-1939-1948” e b. “Segreteria Cart. n. 138”, fasc. “1932. Memorie storiche dei comandi, reparti e servizi della R. aeron.[autica]. Anno 1932”.

⁶⁷ Ovverosia non appena fosse venuta meno, per gli enti produttori, la necessità di una consultazione quotidiana.

⁶⁸ Con l'ordine del giorno n. 41 dell'ottobre 1914, il gen. Luigi Cadorna, capo di Stato maggiore del Regio esercito, disponeva il temporaneo scioglimento dell'Ufficio storico della Forza armata per le imminenti congiunture belliche cui seguì la sospensione di tutti gli incarichi precedentemente attribuiti all'Ufficio mentre il suo personale militare venne destinato a nuovi reparti, ricollocato in congedo o impiegato all'interno dello stesso Stato maggiore; in particolare, il cap. Cesare Cesari, già segretario dell'Ufficio storico, dal maggio 1915 veniva assegnato alla Sezione storica del Co-

Venne così disposto, con decreto interministeriale del febbraio 1938, con effetto dall'ottobre 1936, l'incardinamento di un "Ufficio storico" all'interno del 1° Reparto Stato maggiore del Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana, con il compito di raccogliere i documenti militari aeronautici e di provvedere al loro studio e, ancora, di redigere le memorie storiche sullo sviluppo e sull'impiego delle Forze aeree dell'AOI⁶⁹. Non si è attualmente in grado di definire con certezza il tipo di relazione tra l'Ufficio storico dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, con sede a Roma, e quello del Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana. Secondo quanto scritto da chi ha ultimamente riordinato e inventariato le carte costituenti il fondo *Africa orientale italiana 1935-1938*, oggi custodito dall'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, si tratterebbe di due articolazioni distinte⁷⁰. Oltre a ciò, quello che pare sicuro è che ci fu un iniziale intervento dell'Ufficio storico stanziato a Roma che, con comunicazione del 5 febbraio del 1936, iniziò a richiedere al Comando di Aeronautica dell'Africa orientale – poi trasformato in Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana – l'invio, a cominciare dal successivo 1° marzo, dei diari storici del Comando stesso, e dei reparti dipendenti, entro i primi di ogni mese per l'attività relativa al mese trascorso, mentre per il periodo precedente si chiedeva ai reparti di trasmettere all'Ufficio storico tutto il materiale esistente. Nella medesima co-

mando supremo del Regio esercito. Dopo l'armistizio di Villa Giusti del 1918 proseguì l'azione di recupero del carteggio di guerra e, come sede naturale per la sua custodia, venne individuato l'Ufficio storico, ricostituito a Roma nell'estate del 1919, posto all'interno del Reparto operazioni del Comando del Corpo di Stato maggiore del Regio esercito e nuovamente funzionante dall'ottobre dello stesso anno. Cfr. S. TRANI, *Il Regio esercito e i suoi archivi. Una storia di tutela e salvaguardia della memoria contemporanea*, Roma, Ministero della difesa, Ufficio storico dello SMD, 2013 (Istituzioni e fonti militari, 1), pp. 362-363.

⁶⁹ Le altre articolazioni costituenti il 1° Reparto Stato maggiore erano gli uffici Operazioni e addestramento, Radio collegamenti, Ordinamento e mobilitazione e Informazioni. Cfr. Decreto interministeriale 8 feb. 1938, vigente dal 5 ottobre 1936, avente ad oggetto la strutturazione e le attribuzioni del Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana, a firma, per il ministro dell'Aeronautica, del gen. Giuseppe Valle, e, per il ministro dell'Africa italiana, del gen. Attilio Teruzzi, con annessi gli allegati A (ordinamento del Comando) e B (attribuzioni del Comando).

⁷⁰ STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo "Africa orientale italiana 1935-1938"*. *Inventario*, a cura di M. BETTINI PROSPERI-I. BONINCONTRO-C. LISI, 2011.

municazione l'Ufficio forniva ulteriori indicazioni per la compilazione dei diari storici che dovevano riportare notizie sugli impegni giornalieri in modo da poter, "agevolmente", ricostruire "a fini storici il quadro completo degli avvenimenti aerei anche in relazione alle operazioni terrestri" e, ancora, si sottolineava l'importanza di allegare al diario gli ordini di operazione, le relazioni compilate dai singoli equipaggi a missioni ultimate, eventuali serie fotografiche e schizzi di dettaglio. Nel luglio successivo lo stesso Ufficio storico richiese agli enti centrali del Ministero dell'aeronautica e ai rispettivi organi coloniali, operanti nei settori dei servizi del materiale e degli aeroporti, del demanio, del commissariato militare e della sanità aeronautici, l'invio, in triplice copia, di una relazione sulle attività svolte nel periodo prebellico e bellico, specie sulle iniziative intraprese per migliorare l'efficienza bellica dei reparti aerei dislocati in Africa orientale; alla relazione dovevano essere anche allegati materiali fotografici, dati statistici complessivi ed eventuali considerazioni reputate opportune e rilevanti⁷¹.

Ma già nel dicembre del 1936 subentrò, almeno così viene indicato, l'Ufficio storico del Comando superiore di Aeronautica dell'AOI che diramò delle disposizioni più precise sul diario storico. Quest'ultimo, con cadenza mensile, doveva essere compilato dai comandi di settore, di gruppo e di squadriglia secondo uno schema composto da una *Premessa* e da due parti, predisposte per riportare i dati giornalieri⁷². La *Premessa*, da ripetere all'inizio di ogni diario storico, aveva come fine quello di registrare le notizie sulla sede del reparto alla data di impianto del documento, sul comandante titolare o interinale del reparto, sull'organico numerico del reparto, suddiviso per gradi e specialità, sul numero di apparecchi in carico, indicandone il tipo e l'efficienza; doveva poi essere riportata, in ogni diario storico, la media mensile degli apparecchi efficienti e dei piloti presenti al reparto.

Nella *Parte I* dovevano essere inserite la relazione giornaliera riguardante l'attività

⁷¹ Per gli schemi delle relazioni, differenziati in base alla natura dell'ente centrale del dicastero dell'Aeronautica e dei corrispettivi organi coloniali, cfr. *ibid.*, pp. 17, 260, 262-263 e 265-266.

⁷² I comandi di settore dovevano redigere entrambe le due parti, mentre i comandi di gruppo e di squadriglia dovevano compilare solo la parte seconda dello schema.

bellica particolare del reparto, se rilevante, o l'attività complessiva e, ancora, le informazioni sullo spostamento di reparti o sezioni, sulle azioni aviatorie di valore eccezionale, sugli incidenti di volo, sulla costituzione di nuove basi e nuovi reparti, sulle ricompense, onorificenze ed encomi, sulle commemorazioni e riviste, sulle condizioni meteorologiche e sanitarie, sulla situazione militare riguardante il settore e tutte le ulteriori notizie ritenute considerevoli.

La *Parte II* doveva contenere il resoconto dell'impiego giornaliero – comprensivo delle notizie sulle ricognizioni, ricognizioni offensive, bombardamenti, numero delle ore di volo, quantitativo dell'esplosivo lanciato, con l'indicazione anche del tipo di bombe, reazione antiaerea e colpi di mitragliatrice sparati, numero di voli e ore di volo per missioni speciali e collegamenti, numero di passeggeri e quantità di materiali trasportati – nonché le informazioni sugli spostamenti di sezioni in altri campi, sugli incidenti di volo, sulle azioni aviatorie d'importanza considerevole, sulle ricompense, onorificenze ed encomi. In ultimo si stabiliva l'inclusione, alla fine di ogni mese, di una tabella riepilogativa delle incombenze svolte⁷³. In seguito il flusso documentale verso l'Ufficio storico dello Stato maggiore della Regia aeronautica si interruppe e la conservazione dei diari storici e, in generale, delle carte dei reparti disciolti venne demandata, a cominciare dal 1940, all'Ufficio storico del Comando superiore di Aeronautica dell'AOI⁷⁴.

Un altro motivo che contribuì alla raccolta della documentazione sull'esperienza bellica del 1935-1936 deve essere ricollegato all'accordo raggiunto tra Mussolini e il presidente dell'Istituto nazionale di cultura fascista, Giovanni Gentile, volto alla compilazione e pubblicazione, a cura dell'Istituto, di un volume illustrante le azioni fino a quel momento svolte dalle unità aeronautiche in Africa orientale. Della cosa fu direttamente interessato il comandante dell'Aeronautica dell'Africa orientale, il gen. Mario Ajmone-Cat, che, nel giugno del 1936, affidava al comandante dell'Aviazione della Somalia, il gen. Ferruccio Ranza, l'incarico di acquisire, al

⁷³ Cfr. STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo "Africa orientale italiana..."* cit., pp. 9 e 16-21.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 16.

più presto, i suddetti carteggi, fornendo, nel contempo, l'elenco della documentazione e dei dati individuati come necessari per portare a compimento l'opera, relativi, in special modo, ai seguenti argomenti: operazioni, concentrandosi sui criteri d'impiego adottati, norme d'impiego impartite e risultati ottenuti nel campo strategico, tattico e logistico; efficienza complessiva e periodica dei reparti, sia in termini di personale che di mezzi aerei; lanci di esplosivi e trasporti effettuati; distanze delle basi aeree di manovra dai campi di battaglia, forme realizzate e metodi applicati per la cooperazione aerea da più basi lontane; organizzazione logistica delle basi e dei trasporti per l'impianto delle basi di manovra; perdite tra il personale aeronautico e motivazioni (ad esempio, per incidenti di guerra o di volo, per combattimento a terra o per malattia); aerei distrutti e aerei colpiti, con l'entità dei danni prodotti dal tiro controaereo; atterraggi fuori campo e loro cause; lavori di revisione e riparazione del materiale di volo; concessione di ricompense al valor militare e aeronautico, encomi attribuiti all'Aviazione e ai singoli reparti. Ajmone-Cat reputava poi di grande interesse il materiale fotografico come anche le carte e le notizie sulle attività organizzativa e direttiva svolta dal Comando dell'Aviazione della Somalia, soprattutto quelle testimonianti l'influenza determinante dell'Arma aerea grazie alle sue potenzialità tecnico-militari, vale a dire le azioni su ampio raggio e da grandi distanze, la capacità di intervento immediato di masse aeree nel campo tattico e le possibilità di manovra; elementi, questi, da cui poteva trarsi

l'insegnamento più utile ai fini dell'organizzazione e dell'impiego aereo futuri, contribuendo al progresso ed allo sviluppo che l'Arma aeronautica merita di avere, dopo le dimostrazioni fornite, non già come elemento di forza ausiliario, ma come Arma a sé stante, capace: | - di risolvere da sola determinate situazioni strategico-tattiche (fronte dello Scirè, dicembre 1935-gennaio 1936); | - di consentire manovre ad intere grandi unità dell'Esercito, che non avrebbero potuto essere altrimenti effettuate (da Macallè a Dessiè, dallo Scirè a Gondar: trasporto quotidiano di 40 tonnellate di viveri); | - di ristabilire o risolvere situazioni tattiche critiche (primo Tembien); | - di distruggere intere masse nemiche sfuggite all'accerchiamento o sottrattesi all'inseguimento terrestre (tutte le battaglie del fronte Nord)⁷⁵,

⁷⁵ Comunicazione Comando d'Aeronautica per l'Africa orientale, Sezione operazioni, 28 giu. 1936, prot. n. 4298/2, "Storia dell'impiego dell'Aeronautica nella campagna dell'Africa orientale italiana",

precisazioni che evidenziavano la molteplicità dei fini attribuiti alla conservazione e all'uso della documentazione, ossia storici, di pura propaganda, di supporto per il miglioramento dell'impiego dell'Arma aerea e di rafforzamento del ruolo dell'Aeronautica rispetto alle altre due Forze armate.

Più disorganiche le tracce sull'azione intrapresa per garantire la conservazione dei carteggi inerenti alla Guerra civile spagnola del 1936-1939. Un recente studio sulle vicende dei documenti confluiti nel fondo *Operazione militare Spagna (OMS)*, sempre custodito dall'Ufficio storico dell'Aeronautica, ha prima di tutto evidenziato che le disposizioni impartite, nel triennio del conflitto, ai “reparti dal Comando dell'Aviazione legionaria per quanto attiene alla produzione e la trasmissione dei registri, dei diari e della restante documentazione prodotta, mostrano il grado di consapevolezza e sensibilità per tutto ciò che potesse garantire la testimonianza della propria azione”⁷⁶. I soggetti che, in tempi diversi, emanarono direttive sulle carte delle unità aeronautiche italiane operanti in suolo spagnolo furono il Comando dell'Aviazione legionaria che diede precise regole per la compilazione dei diari storici e dei registri di volo e per il loro versamento obbligatorio al Comando di Saragoza; il Gabinetto del ministro dell'Aeronautica che, nei primi mesi del 1937, impose al Comando dell'Aviazione legionaria la stesura di relazioni sulle singole azioni, corredate da fotografie, e il loro invio allo stesso Gabinetto; infine, l'Ufficio storico dello Stato maggiore della Regia aeronautica, il cui capo,

a firma del comandante dell'Aeronautica per l'Africa orientale, gen. Mario Ajmone-Cat, indirizzata al comandante dell'Aviazione della Somalia, gen. Ferruccio Ranza, in AUSAM, *Mario Ajmone-Cat, Documentazione professionale, Carteggio e documenti, Regia aeronautica*, b. 15, fasc. 183. Non sappiamo quali furono realmente i risultati dell'iniziativa di ricerca e acquisizione delle carte richieste a supporto della pubblicazione progettata, ma mai realizzata, dall'Istituto nazionale di cultura fascista; quasi certamente del materiale venne raccolto e, poi, sfruttato, negli anni 1936-1939, dallo stesso gen. Ajmone-Cat che lo utilizzò, con il consenso e impulso delle superiori autorità militari e politiche, per una serie di pubblicazioni, articoli, conferenze e conversazioni radiofoniche. Su tale attività del Generale, cfr., ad esempio, AUSAM, *Mario Ajmone-Cat, Documentazione professionale, Studi, conferenze e pubblicazioni*, b. 24, fasc. 298, b. 25, fasc. 338, s.fasc. 3, b. 26, fasc. 354-362, b. 27, fasc. 363-367 e fasc. 371-372.

⁷⁶ UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Inventario del fondo Operazione militare Spagna (OMS)*, a cura di S. OREFFICE-O. STELLAVATO, 2010, p. 6.

il ten. col. Vincenzo Lioy, si recò, all'inizio del 1939, in Spagna per raccogliere e ordinare la documentazione sulla storia dell'Aviazione legionaria e, rientrato in Patria nell'estate dello stesso anno, si adoperò per far confluire, nell'Ufficio storico, i carteggi sull'esperienza spagnola prodotti dal Gabinetto del ministro dell'Aeronautica⁷⁷. Fin qui la ricostruzione proposta fornisce chiare indicazioni su un'azione dell'Ufficio storico di tipo preventivo, tesa ad evitare il pericolo di perdita delle carte che, potenzialmente, poteva avvenire nel corso delle operazioni di smobilitazione e di trasferimento in Italia delle unità aeree. Quello che non è chiaro, alla luce delle ricerche fino ad ora effettuate, riguarda l'esistenza, e il ruolo, di un "secondo" Ufficio storico inquadrato nel Reparto operazioni del Comando dell'Aviazione legionaria, a partire dalla riorganizzazione di quest'ultimo effettuata nel settembre del 1938⁷⁸. Esistenza confermata anche dalla presenza, nel citato fondo *Operazione militare Spagna (OMS)*, di unità archivistiche originali riportanti l'intestazione "Aviazione legionaria. Ufficio storico AL" e di lettere aventi come destinatario quest'ultimo Ufficio storico, ma che mal si coniuga con la contemporanea missione del ten. col. Lioy, svolta come capo dell'"altro" Ufficio storico, ossia quello dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica⁷⁹.

Tra le misure per la tutela anticipata delle carte rientrarono anche quelle sui diari storici, oggetto, come visto, di una prima regolamentazione in occasione delle campagne etiopica e spagnola degli Anni Trenta. Nel 1938 l'Ufficio storico iniziò a

⁷⁷ *Ibid.*, pp. 6-7. Non è però chiara quale fu, a Roma, la prima sede in cui furono raccolte le carte delle Guerra civile spagnola. A tal proposito scrive, infatti, Carlo Cetto Cipriani che in un documento, datato novembre 1939, lo Stato maggiore della Regia aeronautica faceva presente al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica "la necessità di approvvigionare un armadio metallico per conservare il carteggio delle operazioni in Spagna (OMS) che il Gabinetto stesso aveva fatto pervenire allo SM nel mese di ottobre. Dai documenti non si comprende se il carteggio fosse già all'Ufficio storico [della Regia aeronautica] o in qualche altra articolazione dello SMRA", in C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XIV.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 5.

⁷⁹ Vincenzo Lioy fu capo dell'Ufficio storico dello Stato maggiore della Regia aeronautica dall'8 giugno 1936 al 20 marzo 1943 e poi capo dell'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare dal 1° dicembre 1950 al 31 dicembre 1958.

studiare una loro nuova disciplina⁸⁰, poi adottata con la circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 28 ago. 1939, prot. n. 70706, avente ad oggetto le norme provvisorie per la compilazione dei diari storici da parte dei comandi di squadriglia, dei reparti aerei imbarcati, dei comandi di sezione e di sezione costiera. Tali norme disponevano la compilazione del diario storico per i comandi degli enti succitati, dal giorno della loro mobilitazione e fino a quello della loro smobilitazione o scioglimento e, ancora, l'invio del documento, per il tramite gerarchico, all'Ufficio storico dello Stato maggiore della Regia aeronautica entro il mese successivo alla fine dell'anno solare o alla data in cui il reparto fosse stato smobilitato o disciolto. Il modello di diario storico indicava gli elementi "capaci di fornire tutti i dati che l'esperienza" aveva "dimostrato indispensabili ai fini storici" ma, nello stesso tempo, teneva presente l'esigenza di non gravare troppo sugli enti compilatori che, in caso di mobilitazione, sarebbero stati impegnati in esigenze e operazioni belliche. L'attenzione per quest'ultima finalità si rifletteva in un'articolazione semplice del diario storico che era composto da cinque sezioni. La prima era la *Premessa* dalla quale dovevano risultare la sede di pace dell'ente compilatore e quella dello schieramento previsto dall'ordine di mobilitazione, le disposizioni prese in conseguenza di tale ordine, la situazione numerica del personale e degli apparecchi, compreso un elenco nominativo del personale navigante (piloti e specialisti) in forza all'ente all'atto della mobilitazione. Seguivano le *Relazioni giornalieri* nelle quali dovevano essere riportate, "sobriamente", le notizie sull'attività svolta dall'ente e, eventualmente, dalle sue sezioni distaccate, e, ancora, per ogni missione di guerra doveva essere specificato l'ente che aveva emesso l'ordine operativo e gli estremi di quest'ultimo, il compito prefissato e i risultati ottenuti, se il reparto avesse partecipato da solo alla missione o con altri enti, il numero di apparecchi e i nomi degli equipaggi partecipanti, l'ora di partenza e di ritorno dalle mis-

⁸⁰ Minuta Ministero dell'aeronautica, Ufficio storico, 11 apr. 1938, prot. n. 70234, "Relazione sull'attività dall'Ufficio storico svolta durante il mese di marzo 1938-XVI", a firma del capo Ufficio storico, ten. col. Vincenzo Lioy, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 8.

sioni aeree, le condizioni atmosferiche, il numero e il tipo di bombe lanciate, il numero dei colpi di mitragliatrice sparati, il numero delle fotografie eseguite, il numero delle persone e il tonnellaggio dei materiali trasportati in voli bellici e i combattimenti sostenuti. Gli *Specchi mensili numerici* dovevano includere, per ogni mese, informazioni sintetiche e giornaliere sulle ore di volo di guerra e non di guerra, sul quantitativo in chilogrammi dell'esplosivo lanciato, sui colpi di mitragliatrice sparati, sul numero delle fotografie eseguite, sul numero delle persone trasportate e sul quantitativo, in chilogrammi, dei materiali trasportati nel corso di voli bellici e altre informazioni varie come, ad esempio, gli apparecchi nemici abbattuti e le perdite subite. Dagli *Specchi mensili delle variazioni del personale navigante* (piloti e specialisti) doveva risultare, per ogni militare, il nominativo, il grado, la specialità, gli estremi dell'ordine di movimento e l'ente di provenienza o di destinazione. Gli *Elenchi nominativi del personale navigante*, in forza al reparto compilatore del diario storico, dovevano essere redatti il primo giorno dei mesi di gennaio e di luglio e nel giorno di smobilitazione o scioglimento del reparto; in quest'ultimo caso, doveva essere indicata la nuova destinazione del personale. Da ultimo, il diario storico doveva essere integrato da un "fascicolo" di allegati nella cui categoria si facevano rientrare, a titolo esemplificativo, le copie delle relazioni dei voli, le citazioni all'ordine del giorno, le motivazioni di ricompense concesse al personale del reparto, i manifestini lanciati e le fotografie relative alle azioni di guerra, al distintivo del reparto, agli apparecchi in dotazione, agli aeroporti presso cui il reparto aveva avuto sede, ai caduti, al personale, alle cerimonie più significative⁸¹.

In seguito, con circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio sto-

⁸¹ Per garantire una maggiore uniformità tra i diari storici compilati, venivano fornite disposizioni relative anche alla "forma esteriore", ossia si prescriveva che il diario storico dovesse essere redatto a macchina o a mano secondo le disposizioni del reparto, su carta formato protocollo e su ambedue le facciate dei fogli ai quali doveva essere lasciato un margine interno di 5 o 6 centimetri necessario per la legatura del fascicolo. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "III.9. 1930-1954-55-56. Norme compilazione diario storico e memorie storiche".

rico, 14 feb. 1940, prot. n. 70154, venivano diramate, in analogia a quanto ordinato con la circolare dell'agosto 1939, le norme provvisorie per la compilazione del diario storico indirizzate ai comandi di grandi unità aeree, ai comandi di ZAT, all'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per la Regia marina, ai comandi di Aeronautica, di settore, di stormo, di Aviazione, di gruppo e, ancora, ai capi dei servizi aerei delle squadre navali.

Tornando alle vicende dell'Ufficio storico di carattere generale, tra la metà degli Anni Trenta e fino all'entrata in guerra dell'Italia la configurazione dell'Ufficio fu soggetta ad una serie di modificazioni e, ad esempio, nel 1939 risultava basata sulla 1^a Sezione Segreteria e Archivio, sulla 2^a Sezione pubblicazioni e sulla 3^a Sezione Museo storico⁸². Per quanto attiene alla sua attività, difficoltosa per le consuete carenze di spazi⁸³ e di personale⁸⁴, oltre a proseguire la raccolta delle carte sui vari conflitti svoltisi, l'Ufficio storico continuò ad eseguire le ricerche di carattere amministrativo sui dati matricolari e le posizioni del personale in servizio ed in congedo per conto di varie direzioni generali del Ministero dell'aeronautica, della

⁸² Promemoria "Ufficio storico", 2 dic. 1939, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 10, s.fasc. "1940.I.6. Domande iscrizione PNF".

⁸³ "Da un promemoria del sottocapo di SMRA del 29 agosto 1939 si apprende che l'Ufficio storico aveva a disposizione 3 stanze, ma che doveva essere trasferito in alcuni locali sotterranei per far posto ad un ufficiale dei Reali carabinieri con i suoi collaboratori", in C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XV.

⁸⁴ "È evidente l'assoluta impossibilità di un serio funzionamento in cui si trova l'Ufficio per mancanza di personale. | L'Ufficio storico dell'Esercito dispone di una buona ventina di ufficiali, l'Ufficio storico della R. marina di una decina di ufficiali; detti uffici dispongono, inoltre, di un congruo numero di sottufficiali e di impiegati. | Perché anche il nostro Ufficio storico possa rispondere alla sua vera, complessa funzione, occorre che gli venga assegnato un minimo di personale capace. | Questa necessità, già ripetutamente rappresentata, in passato, non è mai stata presa in considerazione, sicché l'Ufficio non ha mai potuto dedicarsi ad un lavoro organico, né tanto meno alla compilazione di monografie riguardanti la copiosa e densa attività della nostra Arma in imprese ormai passate alla Storia". Cfr. "Pro-memoria sul funzionamento dell'Ufficio storico", gen. 1940, senza autore, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 10, s.fasc. "1940.I.4. Impiegati civili addetti all'Ufficio storico" e s.fasc. "1940.I.5. Militari di truppa addetti all'Ufficio storico".

Reale unione nazionale aeronautica, del Ministero della guerra, del Ministero delle finanze, della Corte dei conti, dei centri di mobilitazione, dei comandi di distretti militari e di altri enti⁸⁵; a stilare opere di carattere storico-aeronautico; a compilare, su richiesta, memorie e statistiche di natura ufficiale e interna; a fornire, per pubblicazioni italiane ed estere, notizie, anche di carattere propagandistico, sulle vicende delle Forze aeree italiane e dei loro componenti durante gli eventi bellici svoltisi fino a quel momento, segnatamente la Guerra di Libia del 1911-1912, la Prima guerra mondiale, la Guerra d'Etiopia del 1935-1936 e la Guerra civile spagnola del 1936-1939; a raccogliere fotografie per l'Archivio storico fotografico; ad aggiornare l'*Albo d'oro* della Regia aeronautica, inserendo anche le decorazioni distribuite al personale aeronautico nelle guerre etiopica del 1935-1936 e spagnola del 1936-1939; a partecipare a congressi, esposizioni e altre manifestazioni di carattere storico-aeronautico e storico-militare⁸⁶; e, infine, a lavorare per l'istituzione e la "conservazione" del Museo storico. Nelle relazioni redatte in quegli anni sugli adempimenti dell'Ufficio storico, un elemento che risalta riguarda l'assenza di riferimenti specifici sulle modalità di acquisizione delle carte e sui criteri di riordinamento dei nuclei documentari, circostanza che riconferma le ragioni e gli intenti della funzione conservativa allora affidata all'Ufficio e all'archivio in esso integrato, sorta di "contenitore" unicamente strumentale alle esigenze storiche, propagandistiche e giuridico-amministrative della Forza armata.

1.2. I progetti e le iniziative per la creazione del museo della Regia aeronautica

Il citato provvedimento del dicembre 1928, oltre a stabilire la trasformazione della

⁸⁵ Ad esempio, per gli anni 1936-1938 cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Segreteria. Cart. n. 138", fasc. "393. Varie personale e nomina a piloti ed osservatori 1915-18. Risposte Ufficio storico 1937-1938". Per gli anni 1939-1940 cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6, fasc. 10, s.fasc. 1 e fasc. 15.

⁸⁶ Cfr., ad esempio, AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 10, s.fasc. 1.

Sezione storica in Ufficio storico, articolava quest'ultimo su tre sezioni tra cui la 1^a Sezione segreteria, Biblioteca, pubblicazioni e la 3^a Sezione Archivio e Museo. Per le menzionate complicazioni iniziali, l'Ufficio storico non riuscì a provvedere, per lungo tempo, alla sistemazione di una "Biblioteca centrale dell'Aeronautica", al posto della piccola biblioteca allora esistente, diretta dal personale della «Rivista Aeronautica» e situata a Roma, in viale Michelangelo n. 8⁸⁷. Come non fu in grado di occuparsi dell'impianto del "Museo dell'Aeronautica"⁸⁸, realizzazione non più procrastinabile per la minaccia concreta di dispersione dei "cimeli" aeronautici e perché la creazione di un museo aeronautico era stata già fissata, da tempo, a livello normativo. Infatti, con un decreto luogotenenziale di Tomaso di Savoia, duca di Genova, datato 18 febbraio 1917, era stata sancita l'istituzione del Museo storico del Corpo aeronautico militare; la motivazione del decreto era quella di dare anche al Corpo aeronautico militare, costituito nel 1915⁸⁹, "una speciale prova di benevolenza pei servizi resi al Paese in ogni circostanza di pace e di guerra".

Invero, anche prima del 1917 si erano già create, in ambiente militare, delle raccolte museali afferenti all'Aviazione militare italiana, dalle sue origini fino alla sua partecipazione ai primi anni della Grande guerra e si erano diffusi progetti, mai realizzati, per la costituzione di un autonomo museo aeronautico militare.

Nel primo caso il riferimento principale riguarda il Museo dell'ingegneria militare italiana, ufficialmente inaugurato a Roma il 13 febbraio 1906, con sede nelle stanze site sull'appartamento papale del Maschio di Castel Sant'Angelo⁹⁰, ordinato, a li-

⁸⁷ Faccenda che, come vedremo, troverà una prima vera soluzione solo negli Anni Settanta.

⁸⁸ Nodo che verrà sciolto, come si dirà meglio nel proseguo del testo, soltanto nel 1977 con l'istituzione del Museo storico dell'Aeronautica militare di Vigna di Valle.

⁸⁹ Il r.d. 7 gen. 1915, n. 11, convertito nella l. 1 feb. 1917, n. 508. Con il provvedimento del 1915 il Corpo aeronautico militare era stato inquadrato fra le armi e corpi del Regio esercito, il che fece venir meno la precedente dipendenza dei servizi d'aviazione dal Genio militare.

⁹⁰ Il Museo, il primo di carattere militare istituito in Italia, si ricollegava all'idea concepita nel 1886 da Luigi Durand de La Penne, allora direttore del Genio a Roma, di destinare Castel Sant'Angelo a museo delle armi, sistemandovi il materiale giacente da tempo nell'Arsenale di Torino. Nominato nel 1897 ispettore dell'Arma del genio, Durand de La Penne, per realizzare il suo programma, scelse come collaboratore l'allora capitano Mariano Borgatti. Nel 1901, grazie all'appoggio dei dicasteri della Guerra e della Pubblica istruzione, i due ufficiali iniziarono i lavori di restauro e di adattamento

vello espositivo, in sei gruppi tematici, l'ultimo dei quali dedicato alla “storia della telegrafia ottica, del materiale da ponte e dei lagunari, del materiale ferroviario e dell'aeronautica”. Per le celebrazioni del cinquantenario dell'unità d'Italia del 1911 vennero previste due grandi esposizioni: una a Torino, dedicata alla tecnica e al progresso, l'altra a Roma, destinata alle arti e alla cultura. Quest'ultima accoglieva anche alcune mostre retrospettive a Castel Sant'Angelo, incentrate specialmente sulla topografia romana, sulla numismatica, sull'epigrafia, sull'arte medievale, sulle stoffe, sugli strumenti e sulle fotografie. Fu, quindi, necessario spostare il Museo dell'ingegneria militare italiana nelle casermette di Urbano VIII, costruite all'interno del pentagono di Pio IV attorno a Castel Sant'Angelo; passaggio che segnò anche la mutazione della denominazione dell'ente in quella di Museo storico del Genio militare, riconosciuto formalmente con regio decreto del 5 febbraio 1911, inaugurato ufficialmente il 13 febbraio dello stesso anno e avente come intento quello di custodire “la collezione” dei documenti e dei cimeli che concorrevano a illustrare le origini e la storia dell'Arma stessa, compresi, quindi, quelli sull'Aviazione militare.

Per il secondo caso, quello inerente ai progetti di erezione di un museo aeronautico autonomo, alludiamo, in special modo, all'iniziativa del comandante del Battaglione aviatori, il maggiore del Genio Giulio Douhet, che, stimolato dal successo avuto dalla mostra dei cimeli aeronautici allestita nell'ambito della terza esposizione internazionale di locomozione aerea⁹¹, diramò la circ. 26 mag. 1913, n. 119, avente come obiettivo quello di creare, presso la sede dello stesso Battaglione

di Castel Sant'Angelo che portarono anche al recupero di alcuni affreschi degli allievi di Raffaello. Nel frattempo, però, il Municipio di Torino aveva riattato il Maschio della cittadella e sistemato in esso quel materiale che si era pensato di raccogliere presso Castel Sant'Angelo. Svanita la possibilità di attuazione del progettato museo delle armi, fu stabilito di creare il Museo dell'ingegneria militare italiana dandogli sede nel Mole Adriana dove, a partire dal 1902, iniziò a confluire, da ogni parte d'Italia, materiale vario del Genio, compreso quello sull'Aviazione militare, nonché modelli, plastici, disegni, stampe e rappresentazioni grafiche di fortificazioni e di opere militari: su tale patrimonio si costituì, nel 1906, il Museo dell'ingegneria militare italiana.

⁹¹ Tenutasi a Torino dal 17 al 24 maggio 1913, presso Palazzo del giornale (Parco del Valentino), organizzata dalla Società Aviazione di Torino con il concorso del Battaglione aviatori.

un piccolo museo storico con i vari ricordi e fasti che con la formazione del Battaglione aviatori si andrà man mano raccogliendo e tanto da poter poi nelle varie esposizioni rendere anche nel dominio pubblico l'opera, l'interesse ed il lavoro continuo di questo Reparto che, per quanto appena costituitosi, già seppe così potentemente affermarsi nel nostro Paese, raccogliendo l'ammirazione di tutti. | Tristi, lieti, ma sempre gloriosi ricordi ci ha lasciato la campagna di Libia, e l'opportunità della terza esposizione di locomozione aerea in Torino ci ha dato mezzo altresì di raccogliere, col concorso volenteroso dei vari comandi ed ufficiali dipendenti, un materiale notevole che sarebbe indicatissimo ad essere conservato con lo scopo sopra accennato. | Mi rivolgo quindi ai distaccamenti ed ai sigg. ufficiali, agli impiegati tutti che inviarono cimeli, modelli, fotografie, ecc. ecc., che vogliono fare dono di ogni cosa a questo Comando, che potrà così avere materia per rendere sino dall'inizio importante raccolta che vorrebbe fare e che indubbiamente deve riuscire degna dello scopo che questo Comando si è prefissato⁹².

Alla luce dei documenti oggi a disposizione e degli studi sinora compiuti sulla storia di quello che sarà il Museo storico dell'Aeronautica militare, non è dato sapere quale rilevanza effettiva ebbe l'iniziativa di Douhet né quanti e quali furono gli eventuali cimeli raccolti e dove vennero effettivamente depositati⁹³. Certamente un ostacolo fu rappresentato dalla concorrenza del Museo storico del Genio militare, favorito dall'Arma del genio, da cui il Battaglione aviatori dipendeva, come

⁹² La citazione in STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale a Museo aeronautico*, a cura di G. PESCE, Roma, Museo storico Aeronautica militare, 1979, pp. 151-152. Parte della circolare anche in G. PESCE, *Archeologia aeronautica*, pubblicazione promossa dallo Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, Roma, Stile Regina editrice, 1988 (Prometeo), pp. 13-14; G. ALEGI, *Le origini del Museo storico dell'Aeronautica. Dalla circolare 119 alla Regia di Caserta*, estratto dagli «Annali del Museo storico italiano della guerra», I (1992-1993), 1-2, p. 5. Secondo Ercole Morelli analoghe disposizioni vennero date dal Battaglione specialisti del Genio, dallo Stabilimento di costruzioni aeronautiche, e, ancora, dall'Aero club d'Italia. Cfr. E. MORELLI, *Il Museo storico della R. aeronautica*, in «Rivista Aeronautica», VI (1930), 4, pp. 74-75.

⁹³ Giuseppe Pesce fornisce, al riguardo, due notizie tra loro contrastanti, senza dare alcun riferimento sulle fonti da cui ricava tali informazioni. Infatti, una volta il generale scrive che “i volenterosi non mancarono ed i materiali furono raccolti preso [sic] il Museo storico del Genio, ubicato in Castel Sant'Angelo”, in STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale...* cit., p. 152; un'altra volta afferma che “Negli anni successivi purtroppo l'idea di Douhet non ebbe molto seguito: occorsero diversi lustri perché si giungesse alla realizzazione di un Museo dell'Aeronautica, degno di questo nome”, in G. PESCE, *Archeologia aeronautica...* cit., p. 14.

testimoniato dal patrimonio archivistico, librario e materico presentemente conservato dall'Istituto storico e di cultura dell'Arma del genio, con sede a Roma, nato nel 1934 dalla fusione tra il citato Museo storico del Genio militare e l'Istituto di architettura militare, fondato nella Capitale nel 1927⁹⁴. Indubbiamente, poi, lo scoppio del Primo conflitto mondiale, con le pressanti urgenze belliche, indebolì lo sviluppo dell'ipotesi douhettiana. Ma la ricordata costituzione del Corpo aeronautico militare, completamente slegato dall'Arma del genio, fece comunque sorgere la necessità di separare un futuro museo aeronautico dal Museo storico del Genio militare; esigenza rafforzata dalla stessa esperienza bellica che aveva rappresentato per il Corpo aeronautico un'occasione di raccolta di cimeli e documenti storici. Da qui il decreto luogotenenziale del 1917 costitutivo del Museo storico del Corpo aeronautico militare, il cui statuto, adottato con successivo decreto ministeriale, datato sempre 18 febbraio 1917 e approvato dal ministro della Guerra Paolo Morrone, riconfermava la sede del nuovo ente a Roma, esattamente in "appositi fabbricati demaniali" situati nel recinto di Castel Sant'Angelo, fissava la sua dipendenza dalla Direzione generale d'aeronautica del Ministero della guerra, e, ancora, regolamentava la sua struttura e le sue finalità. Il nuovo Museo doveva custodire, "degnamente", le medaglie, i cimeli e i documenti sulle origini e sulla storia del Corpo, mentre la sua guida era affidata a un Consiglio direttivo, nominato dal Ministero della guerra (Direzione generale d'aeronautica) e composto da sette membri: il comandante d'Aeronautica con sede a Roma, avente il ruolo di direttore, un colonnello della Direzione generale d'aeronautica, con funzione di vice direttore, due ufficiali superiori e due ufficiali inferiori del Corpo aeronautico militare, come membri, un ragioniere geometra del Genio militare in servizio presso il Corpo aeronautico militare, con la carica sia di membro che di segretario. Per l'amministra-

⁹⁴ Sulla storia dei tre enti, compresi i principali riferimenti bibliografici, e per un primo panorama sul patrimonio archivistico, librario e materico raccolto e custodito, si rimanda a S. TRANI, *Il patrimonio archivistico dei musei e degli istituti di cultura dell'Esercito italiano. I risultati di un primo censimento circoscritto a Roma*, in «Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio storico» dello Stato maggiore dell'Esercito, VIII (2008), 15-16, pp. 27-28; ID., *Il Regio esercito e i suoi archivi...* cit., pp. 442-456.

zione dei fondi destinati al Museo, assegnati annualmente sul bilancio del Ministero della guerra, il Consiglio direttivo doveva nominare, nel suo seno, il Consiglio d'amministrazione, composto da un ufficiale superiore, con l'incarico di presidente e di relatore, da un ufficiale inferiore, come membro, e dal ragioniere geometra del Genio militare, con la funzione di membro e di segretario.

Il personale operaio occorrente per i servizi di vigilanza, di pulizia e custodia del Museo doveva essere fornito dallo Stabilimento di costruzioni aeronautiche, mentre il personale militare doveva essere messo a disposizione dal Comando della Divisione militare territoriale di Roma che lo avrebbe scelto tra i militari del Corpo aeronautico.

I compiti affidati alla Direzione del Museo erano quelli di raccogliere ed esporre i "vari elementi" della storia e della tecnica del Corpo, nello specifico i trofei di guerra, i medaglieri, i busti, i quadri, le fotografie, i documenti e gli autografi, i modelli e i disegni di aeronavi e quant'altro si riferisse alle "onorande" vicende tecniche e storiche del Corpo e dei singoli individui. Da ultimo, per la gestione di tutto il materiale in dotazione al Museo dovevano essere osservate, di massima, le norme vigenti in materia di servizio e contabilità delle biblioteche militari di presidio.

La mancanza di spazi adeguati, la stessa Prima guerra mondiale e un primo dopoguerra in cui l'Aviazione militare visse momenti di faticoso assestamento, contribuirono al disinteresse nei confronti del Museo che rimase solo sulla carta⁹⁵; fallimentari furono anche i tentativi di realizzazione stimolati, dopo la creazione del Ministero dell'aeronautica nel 1925, dallo stesso Mussolini che spinse anche,

⁹⁵ A partire dal 1919-1920, presso il Campo d'aviazione di Montecelio, il ten. col. Giulio Costanzi aveva iniziato a formare un'ampia raccolta di materiali di preda bellica o ceduti, in conto riparazioni, dalla Germania e dall'Austria. Si trattava di numerosi aeroplani italiani, tedeschi e francesi, sia della Grande guerra che degli anni successivi, di una cospicua quantità di eliche di aeroplani e dirigibili, di una delle navicelle motrici, completa di motori e di elica, del dirigibile rigido progettato da Gaetano Arturo Crocco, denominato dirigibile G, poi non costruito a causa dello scoppio della Grande guerra. In seguito, come ricorda lo stesso Costanzi, tutto questo materiale andò nel tempo disperso o alienato come rottame. Cfr. G. COSTANZI, *A proposito del Museo aeronautico nazionale tecnico e storico*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXV (1949), 1, p. 45.

nel 1926, a quella che viene considerata la prima acquisizione di un apparecchio completo per l'allora ancora inesistente museo dell'Aeronautica, ossia il dirigibile Norge, che fu però danneggiato durante le operazioni di trasporto in Italia e i suoi resti andarono, per di più, perduti⁹⁶.

Per alcuni studiosi la scomparsa dei cimeli del Norge chiuse la prima fase della storia del museo aeronautico, "caratterizzata da un interesse quasi reliquiario e certamente non appoggiata ad una compiuta riflessione storica sul significato e le motivazioni del museo stesso", mentre l'avvio di una seconda fase si ebbe proprio con l'istituzione della Sezione storica della Regia aeronautica, soppiantata poi dall'Ufficio storico, a cui fu affidata, come visto, la competenza sul "museo"⁹⁷. Mansione che determinò il coinvolgimento della Sezione, e poi dell'Ufficio storico, in alcuni eventi espositivi organizzati nel 1928-1929 che incentivarono la ripresa delle ricerche e della raccolta di cimeli e materiali aeronautici.

Ci riferiamo alla celebrazione del quarto centenario della nascita di Emanuele Filiberto, svoltasi a Torino nel 1928, e alla prima esposizione nazionale di storia della scienza, tenutasi a Firenze nel maggio 1929, il cui obiettivo fu quello di portare, per la prima volta, all'attenzione del grande pubblico sia il ruolo della scienza nella costruzione dell'identità culturale italiana, sia, conseguentemente, la questione della tutela del patrimonio storico scientifico nazionale⁹⁸.

La conclusione di tali manifestazioni pose in primo piano il destino del materiale raccolto ed esposto dalla Regia aeronautica, facendo risaltare, nuovamente, l'opportunità, e l'impellenza, di organizzare una struttura museale permanente. Ma il tentativo di ottenere, a Roma, ambienti consoni non ebbe in quel momento

⁹⁶ Solo la navicella del Norge riuscì a salvarsi dalla dispersione in quanto assegnata alla Reale società geografica italiana. Ma nel 1929 la stessa Società, dopo la seconda, tragica, spedizione di Umberto Nobile al Polo Nord, decise di cederla, in quanto "simbolo di obbrobrio", alla contessa Timina Caproni-Guasti che la destinò al Museo dell'Aeronautica Caproni, fondato nel 1927 insieme al marito, l'ing. Gianni Caproni, e situato a Taliedo (Milano).

⁹⁷ G. ALEGI, *Le origini del Museo storico dell'Aeronautica...* cit., p. 11.

⁹⁸ Sui due eventi del 1928 e del 1929 e sul ruolo e la partecipazione della Regia aeronautica cfr. *ibid.*, pp. 12-23.

esito favorevole mentre il palazzo destinato al Ministero dell'aeronautica, il cui progetto prevedeva anche spazi per il museo aeronautico, era ancora in costruzione. Venne perciò deciso di inviare, temporaneamente, i cimeli di proprietà della Forza armata, nonché quelli eventualmente ceduti da privati, alla sede della Regia accademia aeronautica di Caserta; operazione gestita principalmente dal ten. col. Morelli che, sebbene sostituito dal gen. Giuseppe Cassinis nella carica di capo dell'Ufficio storico della Regia aeronautica, aveva ricevuto da Italo Balbo il mandato di sovrintendere alle pratiche riguardanti il trasferimento dei materiali da Torino e da Firenze. Nell'edificio vanvitelliano il materiale fu sistemato in dodici stanze, costituendo la “mostra aeronautica permanente”⁹⁹, inaugurata il 10 dicembre 1929. Negli anni a seguire altro materiale storico fu portato a Caserta onde accrescere la mostra, ma risultò essere, comunque, ben poca cosa rispetto al proponimento di un vero museo. Peraltro in seno alla stessa Regia aeronautica iniziarono a sorgere altre raccolte di fonti materiche storiche come, ad esempio, quella organizzata presso l'Aeroporto di Guidonia, dove, a partire dal 1934, furono accantonati, in un'aviorimessa¹⁰⁰ “adibita a Museo aeronautico”, materiali e cimeli aeronautici prodotti dal 1910¹⁰¹ fino a quelli, in parte preda bellica, riguardanti la partecipazione dell'Arma azzurra alla Guerra d'Etiopia del 1935-1936 e alla Guerra civile spagnola del 1936-1939; materiali e cimeli che erano conservati e tenuti a disposizione dell'Ufficio storico dello

⁹⁹ Per la disposizione finale assunta dal materiale, si veda la descrizione fornita dal ten. col. Morelli in una relazione riportata in *ibid.*, pp. 30-31.

¹⁰⁰ In alcuni documenti degli Anni Quaranta si parla del “Magazzino MSA [materiali speciali aeronautici] del R. aeroporto di Guidonia”. Cfr., ad esempio, lettera Ministero dell'aeronautica, Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti, Divisione 7^a, Sezione 1^a, 1 feb. 1942, prot. n. 71240, “Raccolta cimeli aeronautici”, a firma, per il ministro dell'Aeronautica, del direttore generale, Giuseppe Maceratini, indirizzata ai comandi della 2^a, 3^a e 4^a ZAT, ai comandi Aeronautica della Sicilia, della Sardegna, della Libia, dell'Albania, dell'Egeo, della Grecia, e, per conoscenza, alla Direzione servizi della 3^a ZAT, al Gabinetto del ministro (Ufficio collegamento con il Ministero della cultura popolare) e allo Stato maggiore della Regia aeronautica, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. 5.

¹⁰¹ Apparecchi, eliche, motori e “varie” (freno idraulico, “similitudine navicella del dirigibile F6”, “telebomba Crocco-Guidoni”, “similitudine prua dirigibile”).

Stato maggiore della Regia aeronautica¹⁰² e che, per le vicende belliche che videro la devastazione del complesso di Guidonia per mano dei tedeschi, andarono in gran parte distrutti¹⁰³.

A testimonianza dell'incertezza caratterizzante la storia del museo aeronautico, sempre negli Anni Trenta parve farsi strada un nuovo piano, voluto dallo stesso Mussolini, cioè la creazione, a Milano, del "Museo nazionale aeronautico", destinato a custodire il materiale allora esistente a Caserta, quello presentato alla già ricordata esposizione dell'Aeronautica italiana allestita a Milano nel 1934 e, ancora, quello delle collezioni private ceduto al Ministero dell'aeronautica¹⁰⁴. Abortita anche questa eventualità, il materiale storico continuò ad essere conservato a Caserta, località la cui situazione militare divenne però critica nell'estate del 1943, in ragione dei continui bombardamenti delle Forze aeree alleate su Napoli e per la sensazione di possibili sbarchi degli eserciti nemici sulle coste della Campania; a tal punto fu deciso, dal Comando della Regia accademia aeronautica, di spostare, tra il mese di agosto e quello di settembre, gli allievi, le attrezzature didattiche e gran parte dei cimeli storici presso il Collegio aeronautico di Forlì. Dopo l'8 settembre, tutto il personale della Regia accademia aeronautica si sbandò e si disperse per l'Italia e il materiale storico andò in parte smarrito e, fino al 1948, la faccenda del museo aeronautico fu nuovamente accantonata dai vertici dell'Aeronautica, presi, negli anni immediatamente successivi alla fine del Secondo conflitto mondiale, da ben altre problematiche, prima fra tutte la stessa sopravvivenza dell'Arma azzurra come Forza armata autonoma e indipendente.

¹⁰² Già nel dicembre 1942, però, il comandante dell'Aeroporto di Guidonia iniziò a segnalare l'impossibilità di ricovero per nuovi cimeli e materiali non disponendo più dello spazio necessario né di altri locali adatti. Cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. 5.

¹⁰³ STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale...* cit., p. 156.

¹⁰⁴ Promemoria "Ufficio storico", 1932, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

1.3. L'Ufficio storico negli anni della Seconda guerra mondiale

L'ingresso dell'Italia nel Secondo conflitto mondiale, avvenuto nel giugno 1940, ebbe, naturalmente, conseguenze sull'attività e sulla configurazione dell'Ufficio storico che si dedicò immediatamente a perfezionare le regole sui diari storici, considerati tra le principali fonti cui affidare la testimonianza delle vicende belliche della Forza armata. Infatti, con circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 1 giu. 1940, prot. n. 70495, venivano abrogate, con decorrenza dal 3 giugno, le citate norme per la compilazione dei diari storici dell'agosto 1939 e del febbraio 1940, e veniva introdotta una nuova, e più articolata, disciplina per la redazione del documento da parte dei comandi, reparti ed enti della Regia aeronautica mobilitati nel corso della guerra. La compilazione del diario storico, basato sul modello "148 E", doveva iniziare in presenza di una delle seguenti circostanze: all'atto della mobilitazione generale, all'atto della mobilitazione improvvisa, all'atto della mobilitazione graduale¹⁰⁵, all'atto della mobilitazione parziale o, comunque, qualora ne fosse stato dato ordine. Doveva poi essere terminato il giorno in cui i comandi, reparti ed enti fossero stati smobilitati o disciolti e, ancora, se espressamente ordinato. Importanti poi le disposizioni studiate per dare "fede" al diario storico¹⁰⁶ e garantirne la conservazione "permanente"¹⁰⁷, quest'ultima affidata, ancora una volta, all'Ufficio storico della Forza armata a cui il documento, con i relativi allegati, doveva essere inviato, secondo il tramite gerarchico, nel mese successivo all'annata considerata o nel mese successivo a quello in cui l'ente fosse stato smobilitato o disciolto. Al di là di tali norme di carattere generale, la struttura e il contenuto del diario storico presentavano alcune differenze in base alla natura dell'ente compilatore.

Per i comandi di grandi unità aeree, i comandi di ZAT, l'Ufficio dell'ispettore del-

¹⁰⁵ Corrispondente a mobilitazione preceduta da un periodo di sicurezza.

¹⁰⁶ Ci riferiamo all'obbligo di numerare le pagine del diario storico e, soprattutto, all'obbligo del comandante dell'ente compilatore, o di chi ne faceva le veci, di sottoscrivere giornalmente il documento.

¹⁰⁷ Le disposizioni recitavano testualmente "L'Ufficio storico dello Stato maggiore [della Regia aeronautica] provvederà alla legatura e conservazione dei documenti [diari storici]".

l'Aviazione per la Regia marina, i comandi di Aeronautica, di settore, di stormo, di Aviazione, di gruppo e, infine per i capi dei servizi aerei delle squadre navali, il diario storico era composto dalla *Premessa*, dalle *Relazioni giornaliere* e dagli *Allegati*.

Dalla *Premessa* dovevano risultare gli estremi dell'ordine in base al quale aveva avuto inizio la compilazione del diario; le sedi di pace dell'ente compilatore e degli enti da esso dipendenti e le sedi raggiunte per attuare lo schieramento ordinato nel piano di radunata; la situazione numerica del personale navigante (piloti, osservatori e specialisti) in forza agli enti dipendenti; la situazione numerica e il tipo di apparecchi in dotazione; l'elenco graduale e nominativo del personale addetto all'ente compilatore; i dati, le notizie e le considerazioni che l'ente ritenesse opportuno riportare. Nelle *Relazioni giornaliere*, riguardanti gli avvenimenti svoltisi nelle 24 ore precedenti (dalle ore 0 alle ore 24), dovevano essere registrate le eventuali variazioni nello schieramento; la situazione numerica degli apparecchi efficienti; la notizia sintetica, in ordine cronologico, delle missioni belliche compiute o tentate, con l'indicazione, per ogni missione, dei compiti prefissati e dei risultati ottenuti, dei reparti e del numero di apparecchi partecipanti, dell'ora di partenza e di ritorno delle missioni; le eventuali perdite di personale e/o di apparecchi; i dati, le notizie e le considerazioni che l'ente ritenesse opportuno riportare. Come *Allegati* erano indicati gli ordini di operazione ricevuti ed emanati, in originale o in copia; le relazioni più importanti redatte dall'ente, in copia; gli ordini del giorno; eventuali documenti "illustrativi" come, ad esempio, i disegni, le cartine e le fotografie¹⁰⁸. I comandi di ZAT e quelli di Aeronautica, per le loro attribuzioni di carattere non operativo, dovevano anche riportare dati sul funzionamento dei servizi logistici occorrenti agli enti dislocati nel territorio di competenza, sulle operazioni relative al personale e, in particolare, quelle sui richiami, istruzione, distribuzione e affluenza delle reclute; e, ancora, tutti gli altri dati, notizie e considerazioni che i comandi ritenessero opportuno includere.

¹⁰⁸ Tutti i documenti allegati dovevano essere numerati, autenticati e riuniti in apposito fascicolo.

Per i diari storici dei comandi di squadriglia, di sezione autonoma, di sezione costiera e dei reparti aerei imbarcati venivano stabilite una serie di variazioni rispetto al modello sopra esaminato, segno della natura prettamente operativa di tali enti. Nella *Premessa* la sede da riportare era solo quella di pace del reparto e quella raggiunta da quest'ultimo per attuare lo schieramento ordinato nel piano di radunata; la situazione numerica del personale riguardava solo il reparto e comprendeva anche il personale di "governo", quindi non solo quello navigante. Più rilevanti le variazioni previste per le *Relazioni giornaliere* che dovevano sempre riguardare gli avvenimenti svoltisi nelle 24 ore precedenti ma accogliere una "sobria" notizia sull'attività svolta dal reparto – ed eventualmente dalle sue sezioni temporaneamente distaccate – e, in merito alle singole missioni belliche, compiute o tentate, riportare anche la denominazione dell'ente che aveva emesso l'ordine e gli estremi di quest'ultimo, i nominativi degli equipaggi partecipanti, se il reparto avesse operato da solo o insieme ad altre unità, le condizioni atmosferiche, il numero e il tipo delle bombe lanciate, il numero dei colpi di mitragliatrice sparati, il numero delle fotografie eseguite, il numero delle persone e il quantitativo dei materiali trasportati nel corso di voli bellici e, ancora, le informazioni sulla reazione contraerea incontrata, sui combattimenti aerei sostenuti e le perdite subite.

Per questo secondo modello di diario storico veniva disposta anche la compilazione di tre parti non presenti nel primo modello: gli *Specchi mensili numerici* dove si doveva riportare, giorno per giorno, il numero dei voli e le ore di volo di guerra e non di guerra, il quantitativo in chilogrammi di esplosivo lanciato, i colpi di mitragliatrice sparati, il numero di fotografie eseguite, il numero delle persone e il quantitativo in chilogrammi dei materiali trasportati in voli bellici e ulteriori informazioni quali, ad esempio, gli apparecchi nemici abbattuti e le perdite subite; gli *Specchi mensili delle variazioni del personale navigante* con informazioni su ogni singolo militare, vale a dire il nominativo, il grado e specialità, gli estremi dell'ordine di movimento e l'ente di provenienza o di destinazione; gli *Elenchi nominativi del personale navigante* in forza al reparto il primo giorno dei mesi di gennaio e luglio o nel giorno di smobilitazione o scioglimento del reparto con l'indicazione, in questo caso, anche della nuova destinazione del militare.

Differente poi la tipologia di *Allegati*¹⁰⁹ che, ancora una volta, attestavano il carattere operativo degli enti compilatori: venivano, difatti, indicati, a titolo esemplificativo, le relazioni dei voli, le citazioni all'ordine del giorno, le motivazioni di ricompense concesse al reparto e al suo personale, i manifestini lanciati e, soprattutto, un apparato fotografico relativo al distintivo del reparto, alle azioni di guerra, agli apparecchi in dotazione, ai campi e aeroporti sede del reparto, ai caduti, ai gruppi del personale e alle cerimonie considerate più significative¹¹⁰.

Con susseguenti circolari l'Ufficio storico, per il tramite dello Stato maggiore della Regia aeronautica, da una parte fornì ulteriori precisazioni in merito alla compilazione e all'invio dei diari storici, dall'altra esortò gli enti aeronautici ad attenersi, scrupolosamente, alle regole stabilite in relazione a tale tipologia documentaria. Ad esempio, l'organo di vertice della Forza armata, spinto da un quesito avanzato da un comando di squadra aerea, con la circ. 24 gen. 1942, prot. n. 7/107, precisava che i comandi dei gruppi complementari non dovessero stilare il diario storico; contestualmente, per poter seguire le vicende del personale, disponeva che i comandi di stormo, dai quali i gruppi complementari dipendevano, allegassero al proprio diario storico un elenco nominativo con le relative variazioni del personale (navigante, specialista e di governo) che avesse fatto parte dei gruppi in questione

¹⁰⁹ Sempre da numerare, autenticare e raggruppare in specifico fascicolo.

¹¹⁰ Circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 1 giu. 1940, prot. n. 70495, "Norme per la compilazione del diario storico in tempo di guerra", a firma del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata ai comandi di grandi unità aeree e di ZAT, all'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per la Regia marina, ai comandi di Aeronautica, di settore, di stormo, di Aviazione, di gruppo, ai capi dei servizi aerei delle squadre navali, ai comandi di squadriglia, ai reparti aerei imbarcati, ai comandi di sezione autonoma e di sezione costiera. Nella parte iniziale della circolare si fornivano anche alcuni "consigli" per agevolare la fase compilativa: "gli enti in indirizzo troveranno facilitata la redazione del *Diario storico* se conterranno nei limiti della massima sobrietà le relazioni giornaliere e se cureranno *quotidianamente* la compilazione delle relazioni stesse e degli specchi numerici relativi all'attività svolta. Si fa, inoltre, notare la importanza degli elementi relativi al personale (specchi delle variazioni ed elenchi nominativi), in quanto essi costituiranno in avvenire il più sicuro documento probatorio della presenza di un militare presso un ente mobilitato". In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "III.9. 1930-1954-55-56. Norme compilazione diario storico e memorie storiche".

durante il corso dell'anno o fino al giorno in cui lo stormo fosse stato mobilitato o disciolto¹¹¹.

Con circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 2 apr. 1942, prot. n. 7/624, veniva ricordato ai comandi di SA e di Aeronautica, cui erano stati devoluti i compiti già esplicitati dai comandi di ZAT, l'obbligo di riportare nei loro diari storici le informazioni richieste dalla circolare del 1° giugno 1940 in materia di attribuzioni non operative, ossia le notizie sul funzionamento dei servizi logistici occorrenti agli enti dislocati nel loro territorio, sulle operazioni relative al personale (richiami, istruzione, distribuzione e affluenza di reclute) nonché tutti quei dati e quelle considerazioni che i comandi di SA e di Aeronautica ritenessero opportuno registrare. Con l'occasione si richiamava l'attenzione dei comandi in indirizzo sulla necessità di raccomandare, a tutti gli enti e reparti per i quali era prevista la redazione dei diari storici, la massima esattezza nella stesura di tali documenti e la puntualità nella loro trasmissione all'Ufficio storico, visto che era precipuo interesse per gli enti e per il personale raccogliere e conservare “la più ampia documentazione, onde, a suo tempo, possa venire [sic] in modo conveniente illustrata la somma dei sacrifici e di imprese compiute dall'Arma aerea nel corso della presente guerra”¹¹².

Nel 1943 il modello generale del diario storico era il “148 E”, stabilito con la circolare del 1° giugno del 1940. Alcune differenze riguardavano gli enti assoggettati

¹¹¹ Circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 24 gen. 1942, prot. n. 7/107, “Diario storico - Gruppi complementari”, a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata ai comandi della 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª SA, ai comandi di Aeronautica della Sardegna, della Sicilia, dell'Albania e dell'Egeo, e, per conoscenza, al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica e allo Stato maggiore della Regia aeronautica (Segreteria, 1°, 2° e 3° Reparto, a tutte le divisioni, all'Ufficio aerosiluranti e all'Ispettorato superiore tecnico militare), in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17.

¹¹² Circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 2 apr. 1942, prot. n. 7/624, “Norme per la compilazione del diario storico di enti e reparti e delle relazioni trimestrali degli aeroporti armati in tempo di guerra”, a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata ai comandi della 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª SA, ai comandi di Aeronautica della Sardegna, della Sicilia, dell'Albania, dell'Egeo e della Grecia, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17.

all'obbligo di redazione del documento: oltre ai comandi di grandi unità aeree, di Aeronautica, di settore, di stormo, di Aviazione, di gruppo, dei servizi aerei delle squadre navali, di squadriglia, di sezione autonoma, di sezione costiera e dei reparti aerei imbarcati, venivano indicati anche il Comando superiore dell'Aviazione per la Regia marina (al posto dell'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per la Regia marina) e il Comando superiore dell'Aviazione per il Regio esercito; venivano poi esentati i comandi di ZAT e il compito di registrare gli adempimenti non operativi veniva demandato, come già accennato, ai comandi di SA e di Aeronautica.

Alcune variazioni furono introdotte alla struttura del diario storico. Allo schema previsto per i comandi di grandi unità aeree, di Aeronautica, di settore, di stormo, di Aviazione, di gruppo, dei servizi aerei delle squadre navali e per i comandi superiori dell'Aviazione per il Regio esercito e per la Regia marina, oltre alla *Premessa*, alle *Relazioni giornaliere* e agli *Allegati*, veniva aggiunta una nuova sezione dedicata all'*Elenco graduale e nominativo* relativo al personale addetto, da stilare il primo giorno dei mesi di gennaio e di luglio e il giorno di mobilitazione e di scioglimento dell'ente compilatore. In relazione al diario storico previsto per i comandi di squadriglia, dei reparti aerei imbarcati, di sezione autonoma e di sezione costiera, veniva confermata la presenza della *Premessa*, delle *Relazioni giornaliere*, degli *Specchi mensili numerici*, degli *Specchi mensili delle variazioni del personale navigante* e degli *Allegati*, mentre gli *Elenchi nominativi del personale navigante* venivano rimpiazzati dagli *Elenchi nominativi* di tutto il personale in forza al reparto il primo giorno dei mesi di gennaio e luglio e nel giorno di mobilitazione e scioglimento dell'ente compilatore¹¹³.

Nonostante le continue esortazioni dell'Ufficio storico, gli enti compilatori, certamente presi dalle esigenze operative e belliche, dimostrarono una certa inaccuratezza nella redazione dei diari storici e nella raccolta degli allegati previsti dalle regole allora vigenti:

¹¹³ In *ibidem*.

solo in rarissimi casi detti documenti [copie relazioni] vengono inseriti nel carteggio di cui trattasi. | È ovvio aggiungere che tale trascuratezza, apportando delle lacune alla documentazione che l'Ufficio storico viene raccogliendo e che dovrà servire alla ricostruzione degli avvenimenti, costituisce un danno rilevante che in definitiva si ripercuote sulla fedeltà storica indispensabile nel lavoro di rifacimento che dovrà essere compiuto a suo tempo. | Per eliminare l'inconveniente, d'ora in poi, i comandi interessati dovranno trasmettere di volta in volta all'Ufficio storico copia di tutte le relazioni, periodiche od occasionali, comunque compilate, sia nel campo operativo che in quello addestrativo e logistico¹¹⁴.

La convinzione che la documentazione sul Secondo conflitto mondiale non potesse esaurirsi solo con i diari storici – che, sebbene contenenti alcune informazioni sulle mansioni non operative degli enti mobilitati, erano decisamente focalizzati sugli impieghi riflettenti la guerra aerea – portò l'Ufficio storico a normare la redazione di nuove tipologie documentarie il cui obiettivo fu, appunto, quello di registrare altre specie d'incombenze, segnatamente quelle essenziali per mettere i reparti mobilitati nelle condizioni più idonee a fronteggiare le necessità operative.

Tra tali tipi di documenti si ricordano, in primo luogo, le relazioni d'aeroporto trimestrali, introdotte con circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 16 lug. 1940, prot. n. 70883, richieste ai comandi d'aeroporto in modo da conservare traccia dell'operato degli aeroporti per ciò che riguardava il loro ausilio logistico agli enti aeronautici stanziati sul territorio di competenza. Le relazioni dovevano essere inviate all'Ufficio storico per il tramite dei comandi direttamente superiori agli aeroporti, ossia i comandi di ZAT – poi comandi di SA – e i comandi di Aeronautica; inoltre, dovevano riportare, in forma sintetica, informazioni sulle attività svolte dal comando dell'aeroporto circa i servizi logistici occorrenti agli enti dislocati sull'aeroporto stesso, sugli avvenimenti più importanti svoltisi nell'aeroporto (visite di autorità militari e civili, celebrazioni festività, cerimonie, ecc.)

¹¹⁴ Comunicazione Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 12 apr. 1943, prot. n. 7/468, "Allegati al diario storico in tempo di guerra", a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata ai comandi di SA, di Aeronautica, superiori dell'Aviazione per il Regio esercito e per la Regia marina e al Comando Servizi aerei speciali, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "III.9. 1930-1954-55-56. Norme compilazione diario storico e memorie storiche".

nonché tutte quelle altre notizie e le eventuali considerazioni reputate rilevanti. Inoltre, le relazioni dovevano essere corredate dall'elenco graduale nominativo del personale in forza al comando d'aeroporto e dallo specchio delle variazioni del personale predetto; elenco e specchio poi eliminati, a far data dal 1° gennaio 1943, con la circ. Ufficio storico 23 ott. 1942, prot. n. 7/187¹¹⁵.

Altre relazioni furono quelle destinate a “fotografare” i servizi logistici del Comando del Corpo aereo italiano e del Comando d'Aviazione del Corpo di spedizione italiano in Russia; servizi particolarmente significativi in ragione della “speciale situazione geografica ed ambientale” in cui si trovavano i detti comandi e i reparti ed enti dipendenti. In particolare, l'Ufficio storico, con circ. 5 nov. 1940, prot. n. 71372, e con circ. 1 set. 1941, prot. n. 7/1119, stabiliva la stesura di relazione trimestrali sui servizi logistici, rispettivamente, del CAI e del Comando d'Aviazione del CSIR, da trasmettere allo stesso Ufficio entro il mese successivo al trimestre a cui si riferiva la singola relazione. Quest'ultima doveva contenere informazioni sulle seguenti tematiche: situazione iniziale numerica degli apparecchi e motori dei reparti dipendenti dal CAI e dal Comando d'Aviazione del CSIR ed eventuali incrementi trimestrali; apparecchi e motori sinistrati per cause belliche e non belliche; funzionamento delle squadre riparazioni, delle officine e dei servizi di armamento e munizionamento, fotografico e cinematografico, delle telecomunicazioni e assistenza al volo, dei trasporti, sanitario, di commissariato e del demanio; relazioni con i comandi tedeschi e con le autorità civili locali. In aggiunta,

¹¹⁵ Cfr. A.R. CATTOLICO, *Aeronautica militare, Ufficio storico. Le relazioni d'aeroporto in tempo di guerra, 1940-1943*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2013/2014, pp. 8-11. Inoltre, con la citata circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 2 apr. 1942, prot. n. 7/624, “Norme per la compilazione del diario storico di enti e reparti e delle relazioni trimestrali degli aeroporti armati in tempo di guerra”, a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata ai comandi della 1^a, 2^a, 3^a, 4^a e 5^a SA, ai comandi di Aeronautica della Sardegna, della Sicilia, dell'Albania, dell'Egeo e della Grecia, l'Ufficio storico rammentava ai comandi di SA e di Aeronautica la cura della raccolta e dell'invio, al detto Ufficio, delle relazioni trimestrali compilate dai comandi d'aeroporto armato, così come stabilito dalla circolare del 16 luglio 1940. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17.

nella prima relazione elaborata¹¹⁶ dovevano essere indicati tutti i provvedimenti e i contatti presi per il trasferimento e per la sistemazione iniziale del CAI e del Comando d'Aviazione del CSIR¹¹⁷.

Sempre per documentare le azioni a favore dei reparti mobilitati, con la circ. 9 ago. 1940, prot. n. 70992, l'Ufficio storico introduceva le relazioni trimestrali in tempo di guerra per gli enti centrali del Ministero dell'aeronautica, da inoltrare allo stesso Ufficio nella prima quindicina successiva al trimestre al quale la relazione si riferiva. Le relazioni dovevano trattare, in forma sintetica, una serie di argomenti, specifici per ciascuno degli enti centrali, "in modo da fornire dati statistici ed elementi di valutazione, atti ad illustrare le varie branche di attività nei riflessi delle necessità belliche"¹¹⁸.

Negli anni della Seconda guerra mondiale la fisionomia dell'Ufficio storico, incentrata sempre sulle sezioni, che variarono in quegli anni tra il numero di due¹¹⁹ a

¹¹⁶ La prima relazione riguardante il CAI doveva riferirsi al lavoro svolto fino al 31 dicembre 1940; quella inerente al Comando d'Aviazione del CSIR doveva indicare le incombenze portate avanti fino al 30 settembre 1941.

¹¹⁷ Circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 5 nov. 1940, prot. n. 71372, "Relazioni periodiche sui servizi logistici del CAI", a firma del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata al Comando del Corpo aereo italiano e, per conoscenza, al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto del ministro, e circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 1 set. 1941, prot. n. 7/1119, "Relazioni periodiche sui servizi logistici del Comando dell'Aviazione del CSIR", a firma del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata al Comando d'Aviazione del Corpo di spedizione italiano in Russia e, per conoscenza, allo Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, entrambe in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. "1942.VI.10. Relazioni enti dislocati all'estero".

¹¹⁸ Circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 9 ago. 1940, prot. n. 70992, "Relazioni periodiche in tempo di guerra", a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. Giuseppe Santoro, indirizzata al Ministero dell'aeronautica (Direzione generale del personale militare, Ispettorato delle scuole, Ispettorato di commissariato [militare aeronautico], Ufficio centrale di sanità, Direzione generale dei servizi del mater.[iale] e degli aeroporti, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti, Ufficio centrale armamento, Ufficio centrale delle telecomunicazioni e dell'ass.[istenza] al volo, Ufficio centrale demanio), e, per conoscenza, al Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. 3.

¹¹⁹ Così risulta dal "Promemoria riguardante l'Ufficio storico", 30 dic. 1941, senza firma, dove ven-

quello di tre, risenti, come detto, della situazione eccezionale rappresentata dal conflitto. Per prima cosa, con foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica 8 ago. 1940, n. 22, fu costituita, con decorrenza 1° agosto 1940, la Sezione di coordinamento, integrazione dei servizi statistici e collegamento, collocata, a livello di ordinamento, nell'ambito dell'Ufficio storico ma posta alle dipendenze del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica. La creazione della nuova Sezione, e le competenze attribuitele in base al r.d. 5 ott. 1933, n. 1722¹²⁰, riguardavano il coordinamento del lavoro statistico delle direzioni generali e degli uffici centrali del dicastero dell'Aeronautica; lo studio di nuove voci che, in relazione alle necessità generali, dovevano essere introdotte nella raccolta dei dati numerici di competenza di ciascun ente centrale; l'invio all'Istituto centrale di statistica e alla Sezione statistica del Comando supremo dei dati richiesti, di volta in volta, agli enti aeronautici; la ricerca e la raccolta dei dati numerici che non rientravano nella specifica competenza degli organi centrali del Ministero; e, infine, lo svolgimento di ogni altra mansione di competenza del dicastero dell'Aeronautica secondo quanto previsto dal r.d. 1722/1933. A seguito di tale provvedimento, le direzioni generali e gli uffici centrali del Ministero, anche quelli che in tempo di pace non raccoglievano dati statistici, dovevano, durante il periodo bellico, acquisire, rielaborare e riepilogare le informazioni occorrenti per le mansioni e i lavori di rispettiva competenza, tenendo conto delle necessità determinatesi all'atto della mobilitazione e di quelle che, casomai, sarebbero emerse durante il periodo di guerra, sia nell'interesse della Regia aeronautica sia per la successiva documentazione storica da conservare¹²¹. In ragione del bisogno

gono indicate, come articolazioni dell'Ufficio, la Segreteria e due sezioni (1^a e 2^a). Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

¹²⁰ Sull'organizzazione dei servizi statistici in caso di mobilitazione.

¹²¹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia Aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 9. In realtà, già prima dell'istituzione della Sezione di coordinamento, integrazione dei servizi statistici e collegamento, si ha notizia di un "Ufficio statistica", operante presso l'Ufficio storico fin dal giugno 1940 e avente il compito di svolgere le pratiche relative ai morti, feriti e prigionieri del conflitto allora in corso. Cfr. minuta foglio Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 27 giu. 1940, prot. n. 70629, "Richiesta personale", a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. [Giuseppe] Santoro, indirizzato al Ministero dell'aeronautica, Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica mi-*

di raggruppare la documentazione degli enti man mano disciolti, con circ. 17 mag. 1941, prot. n. 2/4084, venne poi costituito, presso l'Ufficio storico, l'Ufficio stralcio enti disciolti che iniziò a funzionare dal 1° febbraio 1942 e, nello stesso anno 1941, venne creato, in stretta correlazione con l'Ufficio storico, il “Comitato redazione relazione guerra in corso”¹²². In seguito, con circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, 2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento, 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, venne introdotta una nuova, e più articolata, organizzazione dell'organo di vertice della Forza armata, dettata dalla maggiore specializzazione della Regia aeronautica e dal suo ruolo svolto in tempo di guerra; basti pensare al raddoppio della carica di sottocapo di Stato maggiore – con l'aggiunta del sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei – e all'aumento del numero dei reparti, portati a otto. La configurazione del marzo 1942 prevedeva anche la presenza di tre uffici posti alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica, vale a dire il Servizio informazioni aeronautiche, l'Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri e, appunto, l'Ufficio storico. Le attribuzioni assegnate a quest'ultimo erano la raccolta, “catalogazione” e conservazione di documenti e pubblicazioni di carattere storico-aeronautico e militare, di memorie storiche di comandi e reparti in tempo di pace e di diari storici e relazioni periodiche di reparti ed enti mobilitati in tempo di guerra; l'esame dei succitati documenti e la redazione di pubblicazioni di carattere storico, aventi lo scopo di illustrare l'apporto dell'Aeronautica nelle varie guerre alle quali aveva partecipato; la traduzione di opere di carattere storico-aeronautico; la scrittura di monografie sulle varie specialità dell'Arma e sul personale della Regia aeronautica (medaglie d'oro, mutilati del volo, ecc.); la compilazione, a richiesta di enti e riviste, di biografie di “eroi dell'aria”, di relazioni e memorie su determinati aspetti dell'impiego aereo nelle varie campagne; l'aggiornamento

litare, b. 1, fasc. 10.

¹²² Sulla scorta delle carte consultate non si è stati in grado di comprendere i lineamenti di tale Comitato e il suo effettivo rapporto con l'Ufficio storico; unica traccia della sua esistenza è un documento sull'ordinamento dello Stato maggiore della Regia aeronautica che riporta l'annotazione manoscritta “Situazione al 27-10-41”, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1 e 3.

dell'*Albo d'oro* della Regia aeronautica; il collegamento con gli uffici storici di Forza armata e della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale; le ricerche sulla “vita bellica” del personale, in servizio o in congedo, per conto di istituzioni ed enti pubblici e di privati, tra cui i dicasteri militari, il Ministero delle finanze, la Corte dei conti, la Reale unione nazionale aeronautica e l'Associazione nazionale fra le famiglie dei caduti dell'Aeronautica e fra i mutilati del volo¹²³. Con il r.d. 29 mar. 1943, n. 437, veniva ribadito l'assetto dello Stato maggiore della Regia aeronautica adottato nel marzo 1942, comprese la dipendenza, posizione e mansioni dell'Ufficio storico. In relazione a quest'ultimo la circ. Stato maggiore della Regia aeronautica (Superaereo), 1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento, 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, apportava una sola variante ai compiti precedentemente stabiliti, ovvero l'eliminazione del riferimento all'Ufficio storico della MVSM nell'attività di collegamento dell'Ufficio storico della Regia aeronautica con gli altri uffici storici, rimozione che discendeva dalla trasformazione dell'assetto istituzionale e politico nazionale avviata all'indomani degli eventi del 25 luglio 1943.

Ma, al di là dei provvedimenti ordinamentali e funzionali, quale fu il lavoro sviluppato in questi anni dall'Ufficio storico aeronautico?

Un appunto, senza data ma redatto nel luglio 1940 in occasione dell'aggiornamento delle tabelle organiche di guerra dello Stato maggiore della Regia aeronautica del 1935, fornisce uno spaccato della quotidianità dell'Ufficio storico, aggravata dalle

¹²³ La stessa circ. 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, affidava alla 4ª Divisione fotocartografica, inquadrata nel 1° Reparto operazioni, anche la raccolta, interpretazione, “conservazione” e diffusione di tutti i documenti fotografici interessanti le operazioni belliche e, ancora, la compilazione, produzione, raccolta, “conservazione” e distribuzione di carte geografiche, nautiche e topografiche. Di tali raccolte, che dovevano aver raggiunto una certa consistenza, non ci sono, ad oggi, tracce certe presso l'Ufficio storico dell'Aeronautica il cui patrimonio d'immagini è formato specialmente dagli apparati fotografici prescritti, come allegati e/o inserti, per una serie di tipologie documentarie di natura testuale, si pensi alle memorie storiche e ai diari storici e, inoltre, da alcuni aggregati, in parte originali e in parte di carattere miscelaneo, dei quali sono ancora ignote la provenienza e le vicende. In aggiunta, la debolezza degli studi sulla storia dei beni culturali dell'Aeronautica militare, non consente di capire se parte degli archivi della 4ª Divisione fotocartografica, e delle strutture che ne hanno in seguito ereditato le funzioni istituzionali, sia confluita nelle raccolte dell'attuale Sezione Centro produzione audiovisivi del 5° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica. Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

faccende belliche della Forza armata; basti pensare all'impegno richiesto dalla summenzionata regolamentazione dei diari storici e delle relazioni periodiche in tempo di guerra. L'anonimo estensore del documento poneva al centro la questione della penuria di personale, sottolineando come, nei riguardi dell'Ufficio storico, l'aggiornamento indispensabile delle tabelle organiche per il tempo di guerra non potesse scindersi da quello, altrettanto essenziale, degli organici per il tempo di pace, quest'ultimo considerato del tutto inadeguato alle esigenze dell'Ufficio stesso, come più volte rappresentato¹²⁴. Tale inscindibilità, oltre che dettata dal bisogno di mettere l'Ufficio in grado di funzionare anche in tempo di pace, era suggerita da una duplice considerazione:

Anzitutto, il personale che secondo le nuove tabelle, verrebbe messo a disposizione dell'Ufficio in tempo di guerra, personale probabilmente richiamato, non potrebbe essere pronto a disimpegnare questo speciale lavoro che richiede una adatta forma mentale e una particolare preparazione; in secondo luogo, tale personale verrebbe perduto all'atto del ritorno agli organici di pace, proprio nel momento in cui sarebbe più necessario e, cioè, quando l'Ufficio passa dalla fase di raccolta a quella di ordinamento e studio del materiale storico¹²⁵.

La nota continuava analizzando il lavoro svolto dalle tre sezioni che componevano, in quell'istante, l'Ufficio storico, con una comparazione tra le attribuzioni assegnate sulla carta e quelle effettivamente svolte. In particolare, alla 1ª Sezione Segreteria spettavano le pratiche di carattere generale; le pratiche concernenti le ricerche sul personale che aveva fatto parte dell'organismo aeronautico e che si effettuavano su istanza di enti militari delle Forze armate, del Ministero delle finanze e della

¹²⁴ Tenendo anche conto che, in quel momento, l'Ufficio storico del Regio esercito, a capo del quale era posto un generale di divisione, aveva venti ufficiali e un congruo numero di sottufficiali e di impiegati civili, mentre quello della Regia marina, guidato da un ammiraglio, disponeva di otto ufficiali e di vari sottufficiali e dattilografi.

¹²⁵ Appunto, senza data né firma, collegato alla comunicazione Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, 21 lug. 1940, prot. n. 4266, "Tabelle graduali numeriche per la compilazione in bozze di stampa delle 'Formazioni di guerra provvisorie' dello Stato maggiore della Regia aeronautica", a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. [Giuseppe] Santoro e, per copia conforme, del capo Ufficio Segreteria, col. G.[iovanni] Uccelli, indirizzata a vari enti aeronautici, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

Corte dei conti; la stesura, a richiesta, di memorie, statistiche e note biografiche; la collaborazione a congressi, esposizioni e mostre di carattere aeronautico e storico-militare; la traduzione di documenti e pubblicazioni estere di carattere aeronautico. La 2^a Sezione Archivio era competente in materia di ordinamento e conservazione delle carte¹²⁶ nonché della creazione e aggiornamento di uno schedario sul personale aeronautico. Alla 3^a Sezione pubblicazioni erano assegnate la compilazione di pubblicazioni destinate a documentare e illustrare la partecipazione dell'Aeronautica italiana alla Grande guerra, alle operazioni coloniali in Libia, alla conquista dell'Impero, alla Guerra civile spagnola del 1936-1939 e alla guerra allora in corso; e, ancora, la preparazione di una nuova edizione dell'*Albo d'oro* dell'Aeronautica e la stesura di una serie di biografie di “eroi dell'Aeronautica”, caduti in guerra e in imprese aviatorie.

Ma fino a quel momento l'Ufficio storico si era trovato, principalmente per la deficienza di personale, nell'impossibilità di compiere un lavoro serio e organico e delle tre sezioni sunnominate solo la 1^a Sezione riusciva a svolgere la maggior parte dei compiti assegnati. Difatti la 2^a Sezione non era stata in grado di adempiere in pieno ai compiti, difficili e gravosi ma indispensabili, di riordinamento e custodia dei documenti, sia per la deficienza di personale adatto che per l'assenza di locali conformi¹²⁷; la 3^a Sezione era riuscita solo, “con estrema difficoltà”, a impostare il lavoro preparatorio per la nuova edizione dell'*Albo d'oro* della Forza armata, ordinata dal Gabinetto del ministro dell'Aeronautica¹²⁸.

¹²⁶ Sul documento è presente la seguente annotazione, poi depennata: “questo compito difficile e gravoso, per quanto indispensabile, che dovrebbe portare alla sistemazione definitiva di una mole ingente di materiale, non si è mai potuto affrontare in pieno per mancanza di personale adatto e di locali adeguati”, in *ibidem*.

¹²⁷ In quel momento l'Ufficio storico aveva sede presso la palazzina dove in precedenza era stanziata la Scuola di guerra aerea, facente parte, insieme al Palazzo dell'Aeronautica, all'Istituto medico legale Benito Mussolini e alla Caserma Giovanni Romagnoli, dello stesso agglomerato polifunzionale, noto anche con l'appellativo di “cittadella aeronautica”.

¹²⁸ Appunto, senza data né firma, collegato alla comunicazione Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, 21 lug. 1940, prot. n. 4266, “Tabelle gradualie numeriche per la compilazione in bozze di stampa delle ‘Formazioni di guerra provvisorie’ dello Stato maggiore della Regia aeronautica”, a firma, per il capo di Stato maggiore, del gen. [Giuseppe] Santoro e, per copia conforme, del

Nel corso del 1942 gli adempimenti che impegnarono maggiormente l'Ufficio storico riguardarono, ancora una volta, le ricerche sul personale aeronautico sia di carattere amministrativo, espletate sulla scorta delle continue richieste d'istituzioni ed enti militari e civili¹²⁹, sia per altre intenzioni tra cui quelle propagandistiche¹³⁰. Continuò l'aggiornamento dell'*Albo d'oro* dell'Aeronautica con l'inserimento di tutti i decorati appartenenti alla Forza armata dal 1929 fino alla guerra in corso di svolgimento. L'esigenza di verificare e correggere le migliaia di schede fino a quel momento compilate comportò un lungo e minuzioso controllo dei dati anagrafici e degli estremi dei bollettini ufficiali contenenti i provvedimenti di concessione delle decorazioni¹³¹. Oltretutto il lavoro fu appesantito dalla decisione di smontare il precedente schedario, organizzato per campagna bellica, preferendo il criterio di intestare le schede ai singoli militari

per un motivo di ordine pratico e per un motivo di ordine ideale: affinché sotto ciascun nome fossero elencate tutte le ricompense – anche se conferite in guerre diverse – ché altrimenti risulterebbero sparse in più volumi, e perché si potessero fondere in un “corpus” le testimonianze di quel valore che costituisce l'unità spirituale dell'Arma. | Tale concetto informativo ha fatto sì che il lavoro venisse impostato secondo un ordine alfabetico e non secondo un ordine cronologico. Di conseguenza, fu impiantato uno schedario – elemento indispensabile – il quale è attualmente aggiornato a tutto il mese di ottobre 1941 e comprende tutte le decorazioni al valor militare, al valor aeronautico, al valor di marina, al valor civile, nonché le promozioni, gli avanzamenti e le riammissioni in servizio di carriera per merito di guerra. Lo schedario dovrà essere sottoposto a un ulteriore controllo, specie dei nomi, se si vorrà raggiungere la esattezza necessaria ad evitare in se-

capo Ufficio Segreteria, col. G.[iovanni] Uccelli, indirizzata a vari enti aeronautici, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6. Si veda anche un promemoria del luglio 1940, “Funzionamento dell'Ufficio storico”, senza firma, sempre in *ibidem*.

¹²⁹ Le istanze erano primariamente finalizzate all'aggiornamento dei libretti personali, dei libretti caratteristici di volo, al riesame dei nomi di battesimo degli aeroporti metropolitani e coloniali e al completamento di pratiche per l'esonero dal servizio militare dei familiari di caduti per cause di servizio. Cfr., ad esempio, AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 13 e fasc. 14, s.fascc. 2, 4 e 10.

¹³⁰ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 14, s.fascc. 2, 6, 9-10 e 12.

¹³¹ Sulla scorta della complessità dell'impegno si avanzò l'ipotesi di costituire, all'interno dell'Ufficio storico, un'apposita sezione, proposta cui non si diede però seguito.

guito, a pubblicazione avvenuta, un lavoro di correzione dispendioso e poco edificante. | Per avere una idea del lavoro compiuto, è opportuno fermare l'attenzione su alcune cifre relative alle sole ricompense al valor militare concesse a militari italiani dal 1925 al 1941: | ricompense al valor militare 11.455 | promozioni, avanzam.[enti], riammiss.[ioni] per merito di guerra 1. 711 | totale 13.166 | calcolando approssimativamente che ciascun decorato abbia avuto in media circa due ricompense, si hanno, per il periodo 1925-1941, circa 7.000 schede, da istituire, controllare e aggiornare; in realtà, per detto periodo, per i decorati dal 1911 al 1918, per i decorati al valor aeronautico, ecc., sono già istituite circa 9.000 schede¹³².

Centrale fu la raccolta, “catalogazione” e conservazione dei diari storici e delle relazioni periodiche di enti e reparti mobilitati per la guerra, delle memorie storiche e, in generale, della documentazione di carattere storico-aeronautico; impegno sovraccaricato dagli adempimenti collegati all'Ufficio stralcio degli enti disciolti¹³³ – operante, come già scritto, presso l'Ufficio storico dal 1° febbraio 1942 – che dimostrò, nuovamente, la disattenzione nella gestione degli archivi da parte delle unità aeronautiche:

1°) Il carteggio trovasi nel massimo disordine, non è selezionato, non è diviso per materia, né per anno, spesso manca di timbri che permettono d'individuare il reparto di appartenenza; è frammisto a stampati inutili, a carta da macero, a tabelle

¹³² Promemoria per il capo dell'Ufficio storico della Regia aeronautica, il gen. Francesco Cutry, 6 lug. 1942, senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 14, s. fasc. 1. Lo schedario citato nel promemoria non è presente, oggi, all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. È molto probabile che sia stato scartato dopo la compilazione di tre rubriche, ad uso d'ufficio, elaborate dall'Ufficio storico, senza data ma risalenti alla fine degli Anni Cinquanta-inizio Anni Sessanta del Novecento. Due rubriche riguardano i militari della Regia aeronautica decorati al valor militare dal 1929 al 1945 mentre la terza attiene al personale aeronautico decorato al valor militare durante la Guerra di liberazione del 1943-1945. Il criterio generale di organizzazione è quello per singoli nominativi, elencati in ordine alfabetico; per ogni militare si riportano il grado e la categoria, il luogo di nascita, la campagna cui ha partecipato, la tipologia di decorazione e le indicazioni sugli estremi del provvedimento di concessione della decorazione. Quest'insieme d'informazioni, particolarmente corposo, è sicuramente stato la base per la pubblicazione AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Testo delle motivazioni di concessione delle medaglie d'oro al valor militare a personale: dell'Aeronautica militare italiana, delle altre Forze armate in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969, in seguito ristampata con dati aggiornati.

¹³³ Alla data del 4 marzo 1942 erano state versate all'Ufficio stralcio degli enti disciolti già duecento casse di documenti.

varie che andavano distrutte, qualche volta ad indumenti. 2°) Spesso il carteggio non ha il corrispondente registro di protocollo e viceversa alcuni registri di protocollo non hanno il corrispondente carteggio. | 3°) È stata riscontrata la presenza di documenti caratteristici e d'identità del personale e del materiale, che avrebbero dovuto avere tutt'altra destinazione (libretti caratteristici e personali di volo, libretti di identità apparecchi, motori, eliche, paracadute, libretti armamento velivoli ecc.). | 4°) Frammisto al carteggio trovasi del materiale che andava versato ai rispettivi magazzini d'aeroporto (cassette di sicurezza) (6), barografo (1), regoli di marcia (6), cassette e buste per carteggiare (3), dotazioni cartografiche incomplete ecc. | È chiaro che gli enti interessati, di massima, non hanno ottemperato alle disposizioni contenute nella circolare citata [17 mag. 1941, prot. n. 2/4084]; solo così si spiega, tra l'altro, che uno stormo ha versato il suo carteggio in 20 casse, ed un gruppo parimenti in 20 casse, per citare gli esempi più probatori. Quanto sopra comporta molta perdita di tempo e non lieve aggravio di lavoro all'Ufficio stralcio, che sta procedendo frattanto allo smistamento del materiale che va selezionando. | Questo Ufficio si riserva di emanare norme integrative a quelle emanate nella circolare predetta, per meglio disciplinare l'affluenza del carteggio, allorché dall'apertura di un altro adeguato numero di casse saranno emersi altri inconvenienti, oltre a quelli lamentati. | In considerazione della mole e del carattere del lavoro, che l'Ufficio stralcio deve svolgere anche per la trattazione di numerose pratiche di carattere amministrativo e disciplinare, che necessariamente sopravvivono al materiale scioglimento di reparti e comandi; tenuto presente che l'Ufficio stesso per sua natura è destinato a prendere un grande sviluppo, a causa delle particolari contingenze nelle quali la vita bellica dell'Arma si svolge ed a sopravvivere per vari anni al termine della guerra, si prospetta l'opportunità di assegnare sin da ora ad esso una ben determinata fisionomia, con organico adeguato allo assolvimento delle sue mansioni, come è stato fatto per l'Ufficio caduti e dispersi¹³⁴.

Ulteriore azione di rilievo riguardò le “relazioni ufficiose” sulla guerra in corso, richieste, nel settembre 1942, dal gen. Ugo Cavallero con l'obiettivo di contrastare la propaganda dei Paesi nemici come, ad esempio, quella del Ministero della guerra britannico che aveva pubblicato un'opera sulla storia della Campagna abissina,

dando allo svolgimento delle operazioni una versione in cui cifre e fatti sono alterati in maniera tale da porre in falsa luce l'opera delle Forze armate italiane, minimizzandola fino a tacciarla di pavidità. | So che a suo tempo le relazioni uf-

¹³⁴ Comunicazione Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 4 mar. 1942, prot. n. 7/37, “Funzionamento dell'Ufficio stralcio degli enti disciolti”, a firma del capo Ufficio storico, ten. col. Vincenzo Lioy, indirizzata allo Stato maggiore della Regia aeronautica, Segreteria, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

ficiali – alla cui preparazione i competenti uffici storici già attendono – ristabiliranno la verità dei fatti. | Detta documentazione, però, mentre sarà decisiva agli effetti storici, non può servire ai fini della propaganda attuale che riveste importanza massima onde non lasciare accreditare versioni inesatte e ingiuriose. | Riterrei quindi opportuno far preparare, con la maggiore sollecitudine possibile, relazioni ufficiose, sintetiche ed in forma quasi giornalistica, (da pubblicarsi subito) sui principali avvenimenti militari della nostra guerra. | Gradirò ricevere dagli enti in indirizzo, entro il 5 ottobre p.v., uno specchio degli eventi militari che ciascuno riterrebbe opportuno fossero posti in luce immediata¹³⁵.

Nel successivo ottobre il Comando supremo approvò gli schemi delle relazioni ufficiose e dispose i termini per il loro invio: operazioni in Africa orientale italiana, da trasmettere entro il 30 novembre 1942; Campagna greco-iugoslava, da trasmettere entro il 30 dicembre 1942; Fronte occidentale, da trasmettere entro il 15 gennaio 1943; operazioni in Africa settentrionale, da trasmettere entro il 31 gennaio 1943. Inoltre, lo stesso Comando stabilì che le informazioni sulle operazioni nel Mediterraneo, interessanti la Marina e l'Aeronautica, dovessero essere annesse alla relazione sullo Scacchiere dell'Africa settentrionale¹³⁶.

L'Ufficio storico della Regia aeronautica svolse, su richiesta del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, anche un'attività di valutazione delle opere e degli studi d'interesse aeronautico in progetto di pubblicazione da parte di privati¹³⁷ e partecipò a convegni e congressi storici come, ad esempio, il convegno dei rappresentanti

¹³⁵ Lettera Comando supremo, 1° Reparto, Ufficio stampa e prop.[aganda], 25 set. 1942, prot. n. 2221/S.P., "Relazioni ufficiose sulla guerra in corso", a firma del capo di Stato maggiore generale, gen. Ugo Cavallero, indirizzata agli uffici storici dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica e della MVSN, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s. fasc. 8.

¹³⁶ Con un po' di ritardo rispetto alla tabella di marcia predisposta, l'Ufficio storico aeronautico trasmise al Comando supremo le seguenti relazioni ufficiose: relazione sulle operazioni aeree in AOI dal 10 giugno 1940 al 27 novembre 1941, inviata il 30 novembre 1942; relazione sulle operazioni aeree contro la Grecia e la Jugoslavia dal 28 ottobre 1940 al 1° maggio 1941, inviata il 4 gennaio 1943; relazione sulle operazioni aeree contro la Francia dall'11 al 25 giugno 1940, inviata il 24 febbraio 1943. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 12, s.fasc. 8 e 10.

¹³⁷ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 13, s.fasc. 3. Inoltre, l'Ufficio agevolò le ricerche di alcuni studiosi come nel caso di Mario Cobianchi che, nel 1943, pubblicò, tramite l'Editoriale aeronautico, il libro *Pionieri dell'aviazione in Italia*.

delle regie deputazioni e dei membri della Giunta centrale per gli studi storici, tenutosi a Roma l'11-12 marzo 1942¹³⁸. Si dedicò poi ad arricchire la sua Biblioteca interna, ausilio indispensabile per il corretto svolgimento del suo lavoro, attraverso il ricevimento di pubblicazioni da parte degli altri uffici storici di Forza armata¹³⁹ e acquisendo opere sul mercato facendone richiesta alla Biblioteca centrale del Ministero dell'aeronautica, unico ente allora deputato a provvedere, su autorizzazione di un'apposita "Commissione" o, nei casi d'urgenza, del Gabinetto del ministro, all'acquisto di materiali bibliografici anche per gli enti centrali della Regia aeronautica¹⁴⁰.

Con gli eventi dell'8 settembre 1943 l'attività dell'Ufficio storico si fermò e riprese, faticosamente, tra il giugno e il settembre 1944, in seguito alla liberazione di Roma e al trasferimento del Ministero dell'aeronautica da Bari a Roma¹⁴¹.

¹³⁸ Nota "L'Ufficio storico della R. aeronautica. Memoria letta al convegno della Giunta centrale per gli studi storici del Ministero dell'educazione nazionale il giorno 11 marzo 1942-XX", senza data né firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6. Cfr. anche *Convegno dei rappresentanti delle RR. deputazioni e dei membri della Giunta centrale per gli studi storici (Roma, 11-12 marzo 1942). Resoconto*, in «Bollettino della Deputazione di storia patria per l'Umbria», XL (1943), pp. 203-215.

¹³⁹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 13, s.fascc. 1-2 e 4.

¹⁴⁰ Nel 1942 la Biblioteca centrale del Ministero dell'aeronautica, le cui origini risalivano alla fine degli Anni Venti, era inquadrata nel Reparto servizi, posto alle dirette dipendenze del Gabinetto del ministro. Aveva sede presso la palazzina della Scuola di guerra aerea e garantiva, per bisogni degli uffici, una consultazione delle sue pubblicazioni in tutte le ore di servizio, prevedendo anche il prestito privato per il personale aeronautico. Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 13, s.fascc. 4-5.

¹⁴¹ A Bari fu costituita un'embrionale compagine del Ministero dell'aeronautica che cominciò a funzionare già nell'ottobre 1943 presso il Comando della 4ª ZAT. Sugli eventi che riguardarono il detto dicastero, lo Stato maggiore della Regia aeronautica e le nostre Forze aeree, come prima bibliografia cfr. A. LODI, *L'Aeronautica italiana nella Guerra di liberazione. 8 settembre 1943-8 maggio 1945*, prefazione di M. AJMONE-CAT, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1950; N. ARENA, *Parte prima. Dall'armistizio alla cobelligeranza*, in ID., *La Regia aeronautica, 1943-1946*, Roma, Modena, STEM Mucchi, 1978; N. ARENA, *1943, l'anno dell'armistizio*, in ID., *La Regia aeronautica, 1939-1943*, IV, Roma, Stato maggiore Aeronautica, 1986.

2. DALLA GUERRA DI LIBERAZIONE ALLA FINE DEGLI ANNI SESSANTA

2.1. L'Ufficio storico negli anni del secondo dopoguerra

Dopo il rientro nella Capitale, nell'estate 1944, l'incarico di ricostituire e guidare l'Ufficio storico venne affidato al ten. Angelo Lodi¹⁴² che si trovò, per prima cosa, ad affrontare la sistemazione logistica del personale dell'Ufficio, riuscendo ad ottenere solo due stanze presso Palazzo Caprara. La seconda questione afferiva al recupero dei carteggi storici rimasti a Roma dopo l'armistizio del 1943 che, già nel novembre 1944, furono rinvenuti, sebbene “dispersi” e in uno stato di “grandissimo disordine”, nello stesso luogo dove erano stati collocati dall'Ufficio storico durante l'occupazione tedesca, ossia presso la palazzina dell'ex Scuola di guerra aerea, allora requisita, insieme a molti locali di Palazzo dell'Aeronautica, dalle truppe alleate. Il materiale archivistico ritrovato, “selezionato sommariamente per materia”, comprendeva la quasi totalità di quello che era in custodia dell'Ufficio storico prima dell'8 settembre: si trattava di circa 3.000 grosse “cartelle”, contenenti i documenti del periodo pionieristico dell'Aviazione, della Prima guerra mondiale, delle campagne etiopica del 1935-1936 e spagnola del 1936-1939 e, ancora, erano presenti “diverse raccolte di fotografie”, libri, pubblicazioni ufficiali, materiale acquisito e prodotto per l'*Albo d'oro* della Forza armata e documentazione varia. Accanto a tale nucleo, già di competenza dell'Ufficio storico, il capo di quest'ultimo avanzava l'ipotesi di creare, con l'altro materiale reperito, un “Archivio storico dello SMRA”, nuovo complesso documentario da trasferire all'Ufficio che ne avrebbe curato la conservazione e il riordinamento al fine, eventualmente, di utilizzarlo¹⁴³. In un pro-

¹⁴² Angelo Lodi fu capo dell'Ufficio storico della Regia aeronautica dal 1° gennaio al 30 giugno 1945.

¹⁴³ Per questa nuova sezione dell'archivio dell'Ufficio storico il ten. col. Lodi chiedeva apposito personale, cioè un sottufficiale, il mar. Silvio Biasi già in servizio presso l'Ufficio, e quattro avieri di governo (due scritturali e due piantoni). La sezione non venne mai costituita come partizione autonoma, anche se molta documentazione prodotta dalle articolazioni dell'organo di vertice della Forza armata fu successivamente versata, in modo frammentario e senza una chiara regolamentazione, all'Ufficio storico. Cfr. “Pro-memoria per il signor ten. col. Savi”, 13 nov. 1944, a firma del ten. Angelo Lodi, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

memoria del gennaio 1945 Lodi proponeva un piano di lavoro più organico, incentrato sulle azioni che l'Ufficio avrebbe dovuto subito svolgere:

A) Emanare nuove norme per i documenti storici da compilare dai vari enti aeronautici ed inviare i relativi stampati agli enti stessi: | a) Diario storico dello Stato maggiore; | b) Diari storici dei comandi e dei reparti: (...) | c) Relazioni periodiche degli aeroporti; | d) Relazioni periodiche degli enti centrali. | B) Conservare i suddetti documenti, costituendo un nuovo Archivio della guerra in corso (dopo l'8 settembre 1943). | C) Compilare il Diario storico dello Stato maggiore RA | D) Riordinare il materiale del vecchio Ufficio storico (prima dell'8 settembre 1943). | Esso comprende: | a) archivi storici: | 1) periodo pioneristico; | 2) guerra 1915-1918; | 3) guerra d'Etiopia 1935-1940; | 4) guerra di Spagna 1937-1938; | 5) guerra in corso (fino all'8-IX-1943); | 6) memorie storiche del tempo di pace. | b) Albo d'oro. | c) stralci di volo. | d) biblioteca (libri e periodici). | e) carteggio vario¹⁴⁴.

Riguardo al primo punto del programma ("Emanare nuove norme per i documenti storici da compilare dai vari enti aeronautici ed inviare i relativi stampati agli enti stessi"), l'Ufficio storico elaborò, prontamente, una nuova regolamentazione delle memorie storiche, essenziale in ragione del passaggio dallo stato di guerra a quello di pace. Così, con circ. 10 dic. 1945, prot. n. 55621, da un lato veniva sancita la fine, a far data dal 31 dicembre, della redazione dei diari storici da parte del Comando Unità aerea e dei reparti da esso dipendenti, dall'altra veniva disposta, per i comandi di raggruppamento dello stesso Comando, la compilazione, a partire dal 1946, delle memorie storiche, di carattere trimestrale e secondo una griglia composta dalle seguenti aree informative: costituzione organica e sede del comando e dei reparti e servizi dipendenti al principio del trimestre e successive variazioni; nominativo e grado dei comandanti del comando compilatore e dei reparti e servizi dipendenti; situazione numerica del personale (distinto per ruolo e categoria) di ciascun reparto all'inizio del trimestre; situazione numerica e tipo di apparecchi e di motori, efficienti e non, in dotazione a ciascun reparto all'inizio del trimestre; cenni e dati statistici sull'attività aerea del raggruppamento e di ciascun

¹⁴⁴ "Pro-memoria. Ufficio storico dello Stato maggiore", 3 gen. 1945, a firma del ten. Angelo Lodi, in *ibidem*.

reparto (ad esempio, esercitazioni, manovre e voli di particolare importanza); lavoro dei servizi tecnici; perdite di personale e di apparecchi; eventuali ricompense, citazioni ed encomi; rapporti con le Autorità alleate; copia delle relazioni più rilevanti compilate dal Comando Unità aerea, anche se già inviate allo Stato maggiore della Regia aeronautica; eventuali documenti illustrativi, tra cui disegni, cartine e fotografie; dati, notizie e considerazioni che si ritenesse opportuno riportare.

I comandi di raggruppamento dovevano trasmettere le memorie storiche al Comando Unità aerea entro il giorno quindici del mese successivo al trimestre considerato. Il Comando, dopo aver raccolto le memorie storiche, doveva inviarle all'Ufficio storico entro il mese successivo al trimestre considerato, corredando il documento con una premessa riepilogativa e con informazioni sui seguenti argomenti: costituzione organica e sede del Comando al principio del trimestre e successive variazioni; nominativo e grado del comandante; principali direttive impartite agli enti dipendenti; considerazioni sull'attività svolta durante il trimestre; rapporti con gli Alleati; copie delle relazioni più importanti compilate, anche se già inviate allo Stato maggiore; ulteriori notizie che si ritenesse opportuno evidenziare¹⁴⁵.

Nel 1948 l'Ufficio storico diramò altre circolari sulle memorie storiche, sia per facilitare la fase compilativa da parte dei comandi ed enti aeronautici, sia per uniformare i dati al fine di agevolare la consultazione e l'uso delle memorie, *in primis* da parte dello stesso Ufficio.

Ad esempio, con circ. 8 giu. 1948, prot. n. US/600435, l'Ufficio storico chiedeva all'Ispettorato Forze aeree di adottare specifiche misure affinché i comandi dipendenti per l'impiego (i raggruppamenti, gli stormi, le scuole e il servizio soccorso) compilassero trimestralmente le loro memorie storiche e le inviassero, entro il

¹⁴⁵ Circ. 10 dic. 1945, prot. n. 55621, "Memorie storiche in tempo di pace", a firma del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, gen. Mario Ajmone-Cat, indirizzata al Comando Unità aerea, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Relazioni periodiche 1945".

giorno quindici del mese successivo al trimestre considerato e in duplice copia, all'Ispettorato. Simili, rispetto alle disposizioni del 1945, i campi informativi che dovevano essere compilati. Anche il nuovo modello prevedeva dati sulle sedi del comando compilatore e dei comandi delle unità da questo dipendenti all'inizio del trimestre e successive variazioni; sulle sostituzioni, avvenute nel trimestre, del comandante e dei comandanti dipendenti; sulla situazione numerica del personale (distinto per ruolo e categoria) di ciascun reparto all'inizio del trimestre; sulla situazione numerica degli apparecchi in dotazione a ciascun reparto all'inizio del trimestre, compresi dati sul carico e sull'efficienza media mensile; sugli incidenti di volo, con notizie sul loro numero, cause, conseguenze per il personale e per il materiale e sulle generalità del personale deceduto e ferito; sulle ricompense, citazioni ed encomi. Oltre a ciò, dovevano essere riportati cenni e dati statistici sull'attività aerea svolta da ciascun reparto; dovevano essere allegate copie delle relazioni di maggior rilievo compilate dal comando; e, ancora, dovevano essere inserite notizie, fotografie e considerazioni che, ai fini storici, si ritenesse opportuno trasmettere. All'Ispettorato Forze aeree spettava il compito di inviare i due esemplari delle memorie storiche dei comandi dipendenti all'Ufficio storico, entro il mese successivo al trimestre cui il documento si riferiva, avendo cura di includere anche una breve relazione comprendente osservazioni sull'attività svolta dai reparti nel corso del trimestre, informazioni sulle principali direttive impartite e sulle relazioni di particolare importanza redatte e, infine, tutte le altre notizie che l'Ispettorato ritenesse opportuno riportare ad integrazione delle memorie storiche dei reparti dipendenti¹⁴⁶. A tale circolare seguirono, come richiesto dall'Ufficio storico, alcune disposizioni dell'Ispettorato Forze aeree – e, dopo lo scioglimento di quest'ultimo, del 1° Reparto dello Stato maggiore della Forza armata –, indirizzate ai comandi ed enti dipendenti in cui venivano precisate, e meglio articolate, le prescrizioni contenute

¹⁴⁶ La circolare disponeva anche un allineamento temporale, prescrivendo la compilazione delle memorie storiche anche per i primi due trimestri – gennaio-marzo e aprile-giugno – del 1948. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche. Disposizioni. Anno 1948".

nella circolare dell'8 giugno 1948. Una di tali disposizioni, adottata dall'Ispettorato il 9 ottobre 1948, aveva in allegato un modello di stampato, basato su quello del diario storico ma, tramite sovrastampatura, adattato allo schema delle memorie storiche del giugno 1948. Segnatamente, la griglia ottobrino, sempre di periodicità trimestrale, era composta da sette specchi: dislocazione del comando compilatore e dei reparti dipendenti, con l'indicazione dei nomi del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti dipendenti e delle eventuali variazioni avvenute nel trimestre (specchio n. 1); situazione numerica del personale (distinto per ruolo e categoria) e variazioni avvenute nel trimestre (specchio n. 2); situazione numerica dei velivoli in dotazione (tipo, numero di apparecchi efficienti e inefficienti) e relative variazioni, loro motivazione ed efficienza media nel trimestre (specchio n. 3); consuntivo degli incidenti di volo (tipo velivolo, data e cause incidente, linea di riparazione), elenco del personale deceduto e ferito, con indicazione del nominativo, ruolo e grado (specchio n. 4); attività di volo svolta nel trimestre, distinta per tipologia, come, ad esempio, voli per istruzione a doppio comando, decolli, addestramento e allenamento al volo, esercitazione volo strumentale, esercitazioni tiri di caduta e a tuffo, per trasporti di materiale e personale, esercitazioni e missioni reali di soccorso, cooperazione aeroterrestre e aeronavale (specchio n. 5); relazione critica e considerazioni del compilatore sull'attività svolta nel trimestre, con specifica attenzione sull'andamento addestrativo del reparto, sui risultati conseguiti, sulle eventuali difficoltà incontrate, sul funzionamento e rendimento dei vari servizi, sulle ricompense, citazioni ed encomi tributati al reparto e al personale dipendente (specchio n. 6); osservazioni e note dei comandi gerarchici superiori – ossia i comandi di ZAT o di raggruppamento e l'Ispettorato Forze aeree – da inserire in una relazione in cui dovevano emergere considerazioni sulla relazione critica compilata dai comandi dipendenti, cenni sulle direttive fondamentali impartite, sintesi delle relazioni più significative compilate, ulteriori notizie ritenute opportune per integrare la documentazione degli enti compilatori (specchio n. 7). Oltre a ciò, le memorie storiche dovevano essere corredate da allegati, costituiti da copie delle relazioni ritenute di rilievo, redatte dal comando compilatore e dai comandi gerarchici superiori, e da fotografie ritraenti il distintivo del reparto, gli apparecchi in

dotazione, i campi e gli aeroporti presso cui i reparti avevano sede, i caduti e le cerimonie maggiormente significanti. Gli specchi dal n. 1 al n. 6 dovevano essere compilati in duplice copia, di cui una doveva essere conservata presso il comando compilatore e l'altra doveva essere trasmessa ai comandi gerarchici superiori; comandi che, dopo aver inserito le proprie osservazioni e note, utilizzando il citato specchio n. 7, dovevano inoltrarle direttamente all'Ufficio storico¹⁴⁷.

Nel dicembre 1948 il 1° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare diramava una comunicazione che integrava le norme diffuse, in ottobre, dal disciolto Ispettorato Forze aeree. Specificatamente, veniva ampliato il numero dei reparti soggetti all'obbligo di redazione delle memorie storiche. Questi erano i reparti autonomi volo di ZAT e di Aeronautica, il Reparto autonomo di volo dell'Accademia aeronautica, il Nucleo sperimentale di Guidonia e il Reparto autonomo di volo dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare. In conseguenza dello scioglimento dell'Ispettorato, e della correlata costituzione della 3ª Sezione impiego del 1° Reparto, venivano inserite le seguenti prescrizioni: i comandi di stormo e di scuola, il Comando soccorso aereo, i comandi autonomi dei reparti volo di ZAT, di Aeronautica e dell'Accademia aeronautica, il Comando Nucleo sperimentale e il Reparto autonomo di volo dello Stato maggiore dovevano compilare i sopra elencati specchi nn.

¹⁴⁷ All'Ufficio storico spettava anche la distribuzione degli stampati ai comandi ed enti compilatori. Cfr. foglio Ispettorato Forze aeree, Ufficio operazioni, 9 ott. 1948, prot. n. 34840/OP/12, "Memorie storiche. Norme per la compilazione. Distribuzione stampati", a firma del gen. Domenico Ludovico, indirizzato ai comandi del 4°, 5° e 51° Stormo caccia, ai comandi degli stormi Baltimore, Trasporti e Notturmo, ai comandi della Scuola addestramento T, delle Scuole di volo, della Scuola addestramento idro e del Soccorso aereo e, per conoscenza, allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare (1° Reparto e Ufficio storico) e ai comandi di ZAT; inoltre, in relazione alla circolare dell'8 giugno 1948, cfr. anche foglio Ispettorato Forze aeree, Ufficio operazioni, 16 giu. 1948, prot. n. 32638/Op. III/5, "Memorie storiche del tempo di pace", a firma del comandante dell'Ispettorato, gen. Giuseppe Gaeta, indirizzato ai comandi di ZAT, del Raggruppamento misto, del Raggruppamento idro, delle Scuole di volo, del 4° Gruppo addestramento e, per conoscenza, allo Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche. Disposizioni. Anno 1948". Sulle modifiche delle memorie storiche si veda poi il carteggio intercorso, nel giugno-agosto 1948, tra l'Ufficio storico e l'Ispettorato Forze aeree, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 39.

1-6; tali specchi dovevano essere trasmessi, dai comandi di stormo, comandi autonomi dei reparti di volo di ZAT, di Aeronautica e dell'Accademia, ai rispettivi comandi gerarchici superiori, cioè al comando di ZAT o comando di Aeronautica o Comando dell'Accademia aeronautica; quest'ultimi comandi dovevano completare le memorie storiche con le proprie osservazioni e note, utilizzando lo specchio n. 7, e poi curare la loro trasmissione allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare (1° Reparto, 3ª Sezione impiego). Da ultimo, i comandi scuola, il Comando soccorso aereo, il Comando Nucleo sperimentale e il Reparto autonomo di volo dello Stato maggiore dovevano trasmettere le memorie storiche direttamente alla 3ª Sezione impiego cui spettava il successivo invio delle memorie ricevute all'Ufficio storico¹⁴⁸. Nel periodo immediatamente precedente alla fine del Secondo conflitto mondiale, l'Ufficio storico emanò anche una serie di circolari volte a garantire la documentazione sui compiti svolti, in tempo di guerra, dagli enti non operativi. Ad esempio, con la circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 12 gen. 1945, prot. n. 55006, si disponeva per i comandi di zona, di Aeronautica, di nucleo di zona, e dei dipendenti aeroporti armati, la stesura, analogamente a quanto veniva fatto prima dell'8 settembre 1943, di una relazione trimestrale. Le relazioni dei comandi di zona, di Aeronautica e di nucleo di zona dovevano riportare informazioni sul funzionamento dei servizi logistici dislocati nel proprio territorio; informazioni sulle operazioni relative al personale (ad esempio, recupero, riordinamento, assi-

¹⁴⁸ Altre prescrizioni afferivano ai reparti autonomi di volo di ZAT e di Aeronautica e al Reparto autonomo di volo dell'Accademia aeronautica, enti che, non avendo compilato le memorie storiche per i trimestri precedenti al dicembre 1948, dovevano procedere alla trasmissione, prima del 31 gennaio 1949, di una relazione riepilogativa afferente al periodo dalla loro costituzione al 31 dicembre 1948 e iniziare la compilazione delle memorie storiche a partire dal primo trimestre del 1949. Cfr. foglio Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 1° Reparto, 3ª Sezione impiego, 22 dic. 1948, prot. n. 106361/Op. 9, "Memorie storiche. Norme per la compilazione. Distribuzione stampati", a firma del col. Aristide De Vincenti, indirizzato ai comandi di ZAT, ai comandi di Aeronautica della Sardegna e della Sicilia, al Comando dell'Accademia aeronautica, ai comandi scuole Addestramento T, di Volo, Addestramento idro, al Comando soccorso sperimentale e al Comando Reparto di volo dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare. In AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche. Disposizioni. Anno 1948".

stenza, richiami, affluenza, istruzione e distribuzione), con notizie riguardanti il funzionamento dei centri affluenza e riordinamento; informazioni raccolte dal personale proveniente dal territorio allora non ancora liberato; ragguagli su eventuali rapporti con i comandi alleati; dati statistici, notizie e “considerazioni eventuali”. Nelle relazioni trimestrali redatte dai comandi d’aeroporto armato dovevano essere indicate: sintesi dell’attività svolta dal comando circa i servizi logistici dislocati sull’aeroporto stesso; sintesi, in ordine cronologico, degli avvenimenti più importanti svoltisi sull’aeroporto (attacchi aerei nemici ed eventuali danni al personale e agli impianti, incidenti di volo e cerimonie di rilievo); dati statistici, notizie e “considerazioni eventuali”. I comandi d’aeroporto armato dovevano poi trasmettere le relazioni al comando territoriale da cui dipendevano, entro il giorno dieci del mese successivo al trimestre di riferimento; i comandi territoriali dovevano, in seguito, inviare all’Ufficio storico le relazioni degli enti dipendenti e le loro relazioni, entro il giorno venti del mese successivo al trimestre di riferimento¹⁴⁹.

Nello stesso anno 1945, con la circolare del 7 settembre, prot. n. 55253/ST, l’Ufficio storico aboliva il diario storico per le direzioni del Ministero dell’aeronautica, disposto dal Gabinetto del ministro con circ. 18 apr. 1944, prot. n. 132/R.14¹⁵⁰, sostit-

¹⁴⁹ Circ. a firma del gen. Mario Ajmone-Cat, indirizzata al comando della 4ª ZAT, al Comando Nucleo della 3ª ZAT, ai comandi Aeronautica della Campania e della Sardegna, al Comando Nucleo Aeronautica della Sicilia e, per conoscenza, al Comando Unità aerea, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Relazioni trimestrali aeroportuali in tempo di pace 1945”.

¹⁵⁰ La circolare del 1944, diffusa dal Ministero dell’aeronautica già trasferito nella sede di Bari, aveva lo scopo di rammentare, alle varie direzioni, le regole per una corretta compilazione del documento: “Le bozze per il diario storico, a suo tempo inviate a questa Segreteria [del ministro dell’Aeronautica] dagli enti in indirizzo, non risultano compilate secondo un unico criterio, mal si prestano ad essere riepilogate in una forma organica, capace di dare un’esatta e concisa rappresentazione dell’attività svolta dalla R. aeronautica nel periodo cui il diario si riferisce. | Ad evitare un gravoso e inutile lavoro di rielaborazione, gli enti in indirizzo, nella compilazione del diario in argomento, sono pregati di attenersi ai seguenti criteri; | a) il diario deve essere trasmesso mensilmente, entro il giorno 10 del mese successivo a quello che si riferisce; | b) in esso debbono essere segnalati, in forma concisa, le iniziative prese, le disposizioni impartite e i risultati conseguiti; | c) debbono essere evitate frasi generiche; | d) il diario mensile deve essere diviso in due parti – nella prima, avente carattere generale – deve essere brevemente riepilogato il lavoro svolto e contenere le considerazioni e le eventuali proposte del direttore, nella seconda debbono essere riportate – citando

tuendolo con una relazione mensile da trasmettere alla stesso Ufficio, entro il giorno dieci del mese successivo a quello a cui la relazione di riferiva, e in allegato si forniva, per ogni direzione allora operante, lo schema specifico ed analitico della relazione mensile¹⁵¹.

La fine dello stato di guerra trova un'altra testimonianza nella circ. Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio storico, 10 dic. 1945, prot. n. 55622, avente ad oggetto le relazioni trimestrali in tempo di pace, per le quali si prescriveva la trasmissione all'Ufficio storico entro il giorno quindici del mese successivo al trimestre considerato. Tale provvedimento, vigente dal 1° gennaio 1946, abrogava, dal 31 dicembre 1945, la precedente circ. 12 gen. 1945, prot. n. 55006. L'intenzione della relazione era quella di documentare l'operato dei comandi di ZAT e di Aeronautica secondo uno schema che prevedeva sette aree informative: costituzione organica del comando compilatore all'inizio del trimestre e successive variazioni; enti dipendenti all'inizio del trimestre e successive variazioni; nominativo e grado del comandante del comando compilatore; cenni riassuntivi e dati statistici sulle operazioni relative al personale (ad esempio, chiamate alle armi e richiami, affluenza, istruzione e corsi, assegnazioni, congedamenti e assistenza); cenni riassuntivi e dati statistici sul funzionamento dei servizi logistici; rapporti con le Autorità alleate; dati, notizie e considerazioni reputate fondamentali¹⁵².

gli estremi di data e protocollo – le disposizioni impartite dalle varie direzioni, riepilogando in forma concisa, il contenuto delle disposizioni stesse. | Gli enti in indirizzo, attenendosi alle disposizioni e seguendo un ordine cronologico, sono pregati di trasmettere con ogni sollecitudine, il diario storico relativo al periodo intercorrente dalla data del loro inizio di funzionamento sino a tutto il mese di marzo 1944". Cfr. circ. Ministero dell'aeronautica, Segreteria del ministro, 18 apr. 1944, prot. n. 132/ R.14, "Diario storico", indirizzata a tutte le direzioni e, per conoscenza, allo Stato maggiore Regia aeronautica (sede), a firma del capo Segreteria, magg. A.[mbrogio] Cassinero, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 17.

¹⁵¹ Circ. a firma del gen. Mario Ajmone-Cat, indirizzata al Ministero dell'aeronautica e a tutti gli enti centrali del dicastero, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Relazioni periodiche 1945".

¹⁵² Circ. a firma del gen. Mario Ajmone-Cat, indirizzata ai comandi di ZAT e di nucleo di ZAT, ai comandi di Aeronautica della Campania, della Sardegna e della Sicilia, in *ibidem*.

Dopo circa tre anni dall'emanazione, e sperimentazione delle summenzionate circolari del settembre e dicembre 1945, l'Ufficio storico diramò, l'8 giugno 1948, due circolari sulle relazioni storiche, sia mensili che trimestrali, aventi una duplice finalità: rispondere, in modo più efficace, allo scopo per il quale era stata prescritta la compilazione delle relazioni e semplificare il lavoro da parte dei comandi interessati. In base alla prima circolare, con prot. n. US/600431, lo schema della relazione trimestrale per i comandi di ZAT e di Aeronautica prevedeva otto aree informative, al cui interno dovevano essere riportati i seguenti dati: variazioni organiche verificatesi durante il trimestre nel comando compilatore e negli enti dipendenti; eventuali sostituzioni del comandante della ZAT o del comando di Aeronautica e dei comandanti degli enti dipendenti avvenute nel trimestre; cenni e dati statistici sommari sulle operazioni relative al personale; cenni e dati statistici sul funzionamento dei vari servizi; dati sommari inerenti ai trasferimenti in altre ZAT o a cambiamenti di sede o di reparti, alla costituzione o dismissione di aeroporti; cenni sulle principali disposizioni emanate per regolare l'attività dei reparti; copia delle relazioni d'interesse generale e di rilievo compilate; notizie, dati statistici e considerazioni di cui, ai fini storici, si riteneva opportuno far cenno¹⁵³. Con la seconda circolare, identificata con prot. n. US/600433, l'Ufficio storico introduceva un modello delle relazioni storiche degli enti centrali del Ministero della difesa-Aeronautica, segnatamente le direzioni generali, meno dettagliato rispetto a quello della citata circolare del 7 settembre 1945. Per prima cosa veniva modificata la loro periodicità che da mensile diventata trimestrale; per la compilazione degli schemi, uno per ogni ente centrale, venivano indicati, come criteri relativi alla forma e alla selezione dei contenuti, quello della sinteticità e della rilevanza storica, in modo da “evitare un oneroso ed inutile lavoro di compilazione e di scritturazione, che fra l'altro farebbe sì che dati veramente importanti restino

¹⁵³ Circ. a firma capo di Stato maggiore, indirizzata ai comandi di ZAT e ai comandi di Aeronautica della Sardegna e della Sicilia, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Memorie storiche. Disposizioni anno 1948”.

dispersi e confusi tra una gran quantità di notizie del tutto superflue”. Ulteriore criterio da tenere a mente, nel momento della redazione, riguardava lo scopo fondamentale del documento, da non considerare come una illustrazione e una giustificazione delle normali mansioni svolte dall’ente centrale, e dagli organi da esso dipendenti, bensì

una raccolta ed una segnalazione di elementi concreti ed essenziali in base ai quali sia possibile – quando in futuro se ne presentasse la necessità – ricostruire ed illustrare su dati precisi l’attività, lo sviluppo, l’evoluzione dell’organismo aeronautico in pace e trarne le relative statistiche.

E, affinché le relazioni storiche risultassero sempre più rispondenti agli intenti per i quali venivano richieste, l’Ufficio storico ribadiva il suo ruolo non solo di “conservatore” di tali documenti¹⁵⁴, ma anche di “verificatore” circa la loro pertinenza e qualità, attribuendosi, inoltre, la facoltà di inviare agli enti compilatori le osservazioni intese ad eliminare le eventuali “manchevolezze” presenti nelle relazioni¹⁵⁵.

Parallelamente alla normativa sulle memorie storiche e sulle relazioni periodiche in tempo di pace, l’Ufficio storico tentò di salvare gli archivi della Forza armata dislocati in varie sedi, a partire dalle carte dell’Aeronautica nazionale repubblicana. A tal proposito il magg. Luigi Petrucci, che dal 1° luglio 1945 aveva sostituito il ten. Lodi nella carica di capo dell’Ufficio storico, suggeriva, in un promemoria dello stesso mese di luglio, di inviare un ufficiale nelle località dell’Alta Italia, già sedi di enti e comandi aeronautici repubblicani, per accertare l’esistenza di un Ufficio storico dell’ANR e per valutare, scegliere, raccogliere e spedire a Roma il materiale selezionato. L’ufficiale indicava anche le tipologie documentarie che, a suo giudizio, presentavano il maggiore interesse per l’Ufficio storico:

¹⁵⁴ Che dovevano essere inviati, infatti, all’Ufficio storico entro i primi venti giorni del trimestre successivo a quello cui la relazione storica si riferiva.

¹⁵⁵ Circ. a firma del capo di Stato maggiore, indirizzata a tutti gli enti centrali, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Memorie storiche. Disposizioni anno 1948”.

Diari storici; | - Relazioni (di carattere operativo, ordinativo, ecc.); | - Raccolte complete di pubblicazioni ufficiali (GU, BU, fogli d'ordine, circolari, regolamenti, ecc.); | - Raccolte complete di giornali e periodici di carattere aeronautico; | - Documenti di importanza storica; | - Raccolte fotografiche di carattere aeronautico; | - Cimeli aeronautici (bandiere, distintivi, ecc.). | Oltre che affidare tale incarico a un ufficiale di questo SM – si propone il tenente Ranieri che risulta dovrebbe a giorni effettuare un'altra missione nel Nord per conto della Sezione operazioni –, sarebbe opportuno dare disposizioni all'Ufficio I perché provveda a consegnare all'Ufficio storico, non appena possibile, il materiale del genere sopra elencato di cui esso fosse già in possesso. | A quanto risulta allo scrivente, il diario storico dell'Aviazione repubblicana sarebbe attualmente in possesso dell'Ufficio stampa del Ministero e il diario del Gruppo aerosiluranti Faggioni sarebbe preso la Sezione operazioni¹⁵⁶.

¹⁵⁶ “Pro memoria per il capo di SM”, 3 lug. 1945, a firma del capo Ufficio storico, magg. L.[uigi] Petrucci, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 9. Inoltre, “nel settembre 1945 l'Ufficio storico si attivava col Gabinetto del ministro [dell'Aeronautica] per cercare di recuperare materiale documentario dell'Aviazione repubblicana (RSI) che il Comando generale Aeronautica Alta Italia aveva inviato all'Ufficio stampa del Ministero. In soli 10 giorni furono spediti numerosi fascicoli e pubblicazioni. Al solito una annotazione lascia perplessi: ‘ad eccezione di un film dell'Aeronautica della RSI di scarso valore documentario’, ripetendo il solito errore di valutazione sul valore storico-documentale dei documenti”, in C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XIX. Una ricerca finora mai realizzata riguarda il coinvolgimento delle carte aeronautiche in quella “macroscopica migrazione”, da Roma verso l'Italia del Nord, che interessò molti degli archivi dei ministeri, degli organi di governo e degli organismi centrali all'indomani della creazione del Governo della Repubblica di Salò; su tale coinvolgimento nessuna indicazione chiarificatrice è presente nell'*Introduzione* dell'inventario del fondo *Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica della Repubblica sociale italiana*, nucleo conservato dal detto Ufficio storico e noto anche con le denominazioni *Repubblica sociale italiana*, *Aviazione repubblicana* e *Aeronautica nazionale repubblicana*, cfr. UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, SEZIONE ARCHIVI, *Inventario del fondo RSI*, a cura di A. AIELLO, 2006. Una traccia, esigua, si trova nel verbale della riunione, tenutasi il 26 giugno 1945 a Roma presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, tra i rappresentanti di tutti i dicasteri e l'Alto commissario aggiunto per l'epurazione, avente ad oggetto il recupero degli atti d'archivio trasferiti al Nord; in tale occasione il delegato del Ministero dell'aeronautica, quasi certamente il magg. Giovanni Montefredine, fece presente che esistevano al Nord “due archivi, di cui uno a Bassano del Grappa, relativo al periodo precedente l'8 settembre 1943, ed uno a Bellagio, che riguarda la gestione repubblicana. | Dell'uno e dell'altro è stato già ordinato il trasporto a Roma, dove già si trovano, in gran parte, gli atti del personale”, documento pubblicato in E. GENCARELLI, *Gli archivi italiani durante la Seconda guerra mondiale*, Roma, s.e. [Ufficio centrale per i beni archivistici], 1979 (Quaderni della Rassegna degli Archivi di Stato, 50), pp. 75-81, citazione a p. 77.

Ulteriore azione prospettata riguardò la raccolta, da effettuare al più presto per evitare possibili dispersioni, dei diari storici e delle relazioni periodiche in tempo di guerra relativi al periodo successivo all'8 settembre nonché di tutti i documenti, aventi “carattere storico”, concernenti la guerra delle Forze aeree nazionali a fianco degli Alleati¹⁵⁷. Per facilitare la “caccia” ai documenti sul Secondo conflitto mon-

¹⁵⁷ Appunto senza data, ma del 1945, e senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6. Scarse le notizie sulla distruzione degli archivi dell'Amministrazione aeronautica. Una delle perdite, per “eventi bellici” e pressoché totale, riguardò il carteggio – tra cui l'archivio della Direzione generale dei personali civili e degli affari generali – che era stato trasportato presso il Forte Appio nella primavera-estate 1943, in previsione di bombardamenti aerei su Roma. Cfr. AUSAM, *Ministero dell'aeronautica, Gabinetto del ministro, Ufficio riorganizzazione ex sede Ministero dell'aeronautica, Sezione stralcio archivi*, fasc. “9.X.2. Riordinamento archivi della ex sede del Ministero. 2° volume”. Un sommario riferimento agli archivi custoditi nei locali del Ministero dell'aeronautica in COMMISSIONE ALLEATA, APO 394, SOTTOCOMMISSIONE PER I MONUMENTI, BELLE ARTI E ARCHIVI, *Rapporto finale sugli archivi*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1946, p. 26. Lacunosa anche la ricostruzione delle vicende degli archivi aeronautici catturati, insieme a quelli delle altre istituzioni militari, dai tedeschi che li concentrarono nella Germania meridionale presso la Aktensammelstelle Süd, centro di raccolta, originariamente sotto la giurisdizione degli Archivi militari di Potsdam, ubicato a Ingolstadt, poi Monaco e, infine, a Dillingen sul Danubio. Nell'aprile del 1945 questi nuclei documentari furono requisiti dalle Forze armate americane e trasportati in un primo momento a Heidelberg e poi a Francoforte; nel gennaio 1946 furono inviati negli Stati Uniti d'America, a Camp Ritchie e poi a Washington, inizialmente nei sotterranei del Pentagono, poi ai National Archives e poi al Records Service dove furono microfilmati. Un ulteriore complesso di documenti italiani, consistente in manuali dell'Aeronautica e dell'Esercito italiani, in note delle unità da combattimento italiane e da documenti della Regia marina, furono requisiti dagli americani soprattutto nel corso delle campagne in Nord Africa e in Sicilia nel 1942-1943. Nel 1967 gli originali dei documenti, oggetto di una campagna di microfilmatura, furono in parte restituiti al nostro Paese tra cui quelli poi versati, nel 1968, all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare dal 2° Reparto dello Stato maggiore della stessa Forza armata, raccolti in 69 “cartelle” e confluiti nell'aggregato archivistico noto con la denominazione *Ex SIOS*. Cfr. comunicazione Stato maggiore Aeronautica, 2° Reparto, giu. 1968, prot. n. SMA22/24349/4.62, “Documentazione militare aeronautica rinvenuta negli archivi germanici e restituita dagli Alleati”, a firma del capo 2° Reparto, gen. E.[gisto] Andalò, indirizzata all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Archivio storico. Appunti 2005-10”. In seguito anche le copie degli stessi microfilm, per un totale di 506 bobine, furono acquisiti dall'Italia e sono oggi conservati presso l'Archivio centrale dello Stato (*Nuclei documentali in copia, National Archives, Washington, Allied Control Commission-ACC, Collection of Italian Military Records, T 821*). Sul tema cfr., come prima bibliografia, THE NATIONAL ARCHIVES [OF THE UNITED STATES], *Guide to records of Italian Armed Forces, Parts I-III*, Washington, The National Archives, National Archives and Records Service, General Services Administration, 1967, voll. 3; H. MCGAW SMYTH, *Gli archivi civili e militari italiani con-*

diale, con foglio d'ordini 27 mag. 1947, n. 15, veniva disposto che chiunque fosse in possesso di diari storici, relazioni, memorie storiche e di altra documentazione, in originale e in copia, dovesse segnalarlo all'Ufficio storico; tutti i comandi e gli enti aeronautici venivano poi invitati ad "effettuare diligenti ricerche negli archivi, per accertare l'eventuale esistenza di documenti d'interesse storico-aeronautico, propri o facenti parte dei carteggi di comandi e reparti disciolti".

L'Ufficio storico fu anche impegnato nella redazione del diario storico sulle missioni operative svolte della Regia aeronautica a fianco degli Alleati dopo l'8 settembre 1943, richiesto fin dal 2 settembre 1944 dall'Air Forces Sub-Commission dell'Allied Commission, allo scopo di inserirlo nella storia della Royal Air Force in corso di compilazione da parte del Ministero dell'aeronautica inglese¹⁵⁸. Lo stesso Ufficio si trovò, però, in difficoltà a soddisfare altre richieste, tra cui quella del Ministero degli affari esteri concernente una relazione sugli eventuali bombardamenti compiuti dalla Regia aeronautica su località abitate dell'Egitto, finalizzata

servati a Washington, in «Storia contemporanea», III (1972), 4, pp. 980-983; M.G. PASQUALINI, *Breve storia dell'organizzazione dei servizi d'informazione della R. marina e R. aeronautica, 1919-1945*, Roma, Ministero della difesa, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2013, p. 171. Si segnala che carte prodotte dal Ministero dell'aeronautica e da enti e comandi aeronautici, catturate dagli inglesi durante il Secondo conflitto mondiale, sono custodite dall'Imperial War Museum, nel nucleo documentale denominato *Italian Series*, come indicato in *Missione svolta a Londra dalla dott.ssa Patrizia Ferrara (15-30 novembre 1987)*, dattiloscritto conservato presso l'Archivio centrale dello Stato, relativo alla missione svolta dalla Ferrara, allora funzionario dell'Archivio, nel 1987 presso il Public Record Office e l'Imperial War Museum, con il proposito di individuare materiale archivistico, d'interesse italiano, in vista di un'eventuale microfilmatura. In aggiunta, nel *Fondo italiano*, custodito dall'Istituto storico militare del Ministero della difesa della Repubblica di Serbia, con sede a Belgrado, sono stati individuati documenti concernenti i reparti della Regia aeronautica messi a disposizione dei corpi d'armata per il concorso aereo nella difesa delle coste della Slovenia e della Dalmazia, come, ad esempio, il Comando Aviazione Slovenia-Dalmazia che, per l'impiego, aveva alle sue dipendenze sia i reparti dell'Armata aerea che l'Aviazione per il Regio esercito, quest'ultima assegnata al Comando superiore Forze armate Slovenia-Dalmazia. Cfr. ARCHIVIO DEL MUSEO STORICO DELLA GUARDIA DI FINANZA, *Comando generale della Guardia di finanza, 5° Reparto, Ufficio storico*, fasc. 31.

¹⁵⁸ Nel 1945 l'Ufficio storico aveva già inviato il diario storico del 1943, aveva compilato quello attinente al primo trimestre del 1944 e stava completando il diario storico relativo al restante periodo. Cfr. appunto senza data, ma del 1945, e senza firma, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

a scindere ogni eventuale responsabilità italiana da quella che poteva essere imputata all'Aeronautica tedesca; e, ancora, quelle dei militari che avevano prestato servizio presso i nostri reparti aeronautici operanti, in ragione del fatto che i carteggi sul personale e di volo erano andati, in grande quantità, dispersi. Come anche molte difficoltà si riscontrarono nella compilazione di una "Cronistoria delle attività della R. aeronautica a fianco degli Alleati dall'8 settembre 1943 all'8 maggio 1945", pensata come una testimonianza quanto più possibile esauriente e ricca del maggior numero d'informazioni, anche quelle riservate e delicate, utilizzabile esclusivamente dallo Stato maggiore e non immediatamente destinata alla pubblicazione¹⁵⁹. Questa incapacità dell'Ufficio storico risiedeva nella persistente penuria di personale e di spazi, presupposti necessari per riordinare i carteggi recuperati e quelli in corso di acquisizione¹⁶⁰, come ribadito da Petrucci in un suo promemoria, inviato al gen. Ajmone-Cat nell'ottobre 1945:

Perché l'Ufficio storico possa espletare, almeno limitatamente, i compiti attribuitigli dalle norme sull'ordinamento dello Stato maggiore, è indispensabile che gli vengano assegnati locali, personale, mezzi adeguati. | Locali - Nel Palazzo Caprara, l'Ufficio dispone di due stanzette; nella prima, la più piccola, vi è posto solo per il capoufficio; nella seconda, di poco più grande, sono sistemati alla meglio due ufficiali, la dattilografa e due avieri. | Nel vecchio Ministero [dell'aeronautica], l'Archivio, il cui riordinamento si era appena iniziato, in seguito a disposizione del Comando alleato, è di nuovo in fase di spostamento. Lo si sta accantonando in tre stanze (due grandi e una piccola) del seminterrato [di Palazzo dell'Aeronautica], ambienti che per essere scarsamente arieggiati ed illuminati solo artificialmente non consentono al personale

¹⁵⁹ Si richiedeva, quindi, che il personale dell'Ufficio storico incaricato della stesura della "Cronistoria" fosse autorizzato a consultare il maggior numero possibile di documenti e fosse agevolato, in ogni modo, nelle ricerche, specie da parte dell'Ufficio informazioni dello Stato maggiore, riprova, questa, che molta documentazione sul conflitto appena concluso non fosse a disposizione dello stesso Ufficio storico. Cfr. "Promemoria per il capo di SM", 4 lug. 1945, a firma del capo Ufficio storico, magg. L.[uigi] Petrucci, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 9. Dalla "Cronistoria" ebbe, quasi certamente, origine la pubblicazione STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Contributo italiano allo sforzo bellico. Attività della Regia aeronautica dall'8 settembre 1943 all'8 maggio 1945*, Roma, Ministero dell'aeronautica, Stabilimento fotomeccanico, 1945.

¹⁶⁰ Sull'attività dell'Ufficio storico nel 1945 si vedano i vari promemoria conservati in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6 e 9.

ivi dislocato la possibilità di un lavoro redditizio¹⁶¹. | Personale - Per i compiti di concetto, si compone del capoufficio e di due ufficiali subalterni. Per il momento, i tre ufficiali potrebbero compiere un proficuo lavoro. Sarebbe opportuno che non venisse assegnato alcun altro ufficiale che non fosse segnalato dal capoufficio. Troppe volte, nel passato, sono stati destinati all'Ufficio storico ufficiali ritenuti idonei a tale destinazione perché in possesso di una laurea o perché avevano scritto qualche articolo in un qualsiasi giornale o perché appoggiati da raccomandazioni; all'atto pratico si dimostravano preoccupati solo di svolgere una attività personale, dimostrandosi inoltre assolutamente inadatti ai compiti dell'Ufficio. L'Ufficio storico deve compiere un lavoro non brillante, ma arido e minuzioso ed abbisogna di elementi dotati di buona volontà, diligenti, pazienti e che vengano assegnati in materia stabile e non transitoria. | Come personale d'ordine, l'Ufficio dispone di un archivista (che non ha avuto modo ancora di esercitare le sue mansioni) e di un sottufficiale molto pratico del servizio. Un altro maresciallo verrà assegnato nei prossimi giorni. Anche questo personale, per il momento, sarebbe numericamente sufficiente. | Assolutamente critica, invece, è la situazione dei dattilografi. L'unica signorina, per quanto abile e piena di buona volontà, non può sbrigare da sola tutto il lavoro che, anche nelle presenti circostanze, potrebbe essere compiuto. Sono indispensabili altri due dattilografi realmente abili e cioè non uno dei soliti scritturali militari che ben di rado dimostrano qualche capacità. | In ogni modo, ogni incremento di personale non sarà possibile senza una maggiore disponibilità di locali; attualmente si potrebbe cercare di sistemare un solo dattilografo¹⁶².

L'ufficiale concludeva rimarcando la necessità di trasferire all'Ufficio storico tutto il materiale documentario sulla Seconda guerra mondiale, condizione indispensabile per intraprendere qualsiasi serio lavoro,

non potendosi compilare alcuna cronistoria coi soli diari (incompleti e spesso mal compilati) o con le notizie dei giornali. Recentemente un lavoro sull'Aeronautica, richiesto da un ufficio militare americano, è stato affidato all'Ufficio I che, essendo in possesso del materiale documentario, viene ad assumere le funzioni devolute all'Ufficio storico¹⁶³.

¹⁶¹ Dove rimase fino all'agosto 1972, quando gli archivi di competenza dell'Ufficio storico furono trasferiti nei locali siti al piano terra, di fronte alla scala B di Palazzo dell'Aeronautica. Cfr. Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, "L'Ufficio storico dell'AM", a cura del col. D.[omenico] Bianchi, Roma, 1976, dattiloscritto con correzioni e integrazioni manoscritte, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 13.

¹⁶² Stato maggiore R. aeronautica, Ufficio storico, "Promemoria per il capo di Stato maggiore", 23 ott. 1945, a firma del capo Ufficio storico, magg. Luigi Petrucci, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 9.

¹⁶³ *Ibidem*. L'insufficienza di personale appropriato, nel numero e nella preparazione, e di spazi

Ancora più dura fu la denuncia dell'anonimo curatore di un promemoria del dicembre del 1947, consegnato al gen. Silvio Napoli, allora capo del 1° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare:

La disponibilità del personale assegnato all'Ufficio non ha mai consentito un soddisfacente svolgimento di tali compiti. Infatti l'Ufficio ha avuto solo 2 ufficiali fino al giugno 1940, 4 ufficiali fino all'8 settembre 1943, e 3 presentemente. La necessità dell'assegnazione di altro personale capace è stata sempre rappresentata, almeno fino dal 1939 (come ne fanno fede i numerosi promemoria per i vari capi e sottocapi di SM), ma non è stata mai presa in seria considerazione. Così pure, non si è mai mancato di far rilevare le diverse possibilità degli uffici storici dell'Esercito e della Marina; nel passato essi potevano disporre rispettivamente di una ventina e di una decina di ufficiali, attualmente di 10 (aumentabili almeno fino a 14) e di 7. | Questa incresciosa nostra situazione deve anzitutto attribuirsi a una persistente incomprensione di quelle che dovrebbero essere le attribuzioni dell'Ufficio. Si è ricorso ad esso solo in particolari momenti, per esigenze di carattere propagandistico, piuttosto che di studio. In secondo luogo, la situazione è stata anche determinata dalla carenza nel personale aeronautico di elementi adatti a lavorare nel campo degli studi storici. Nel passato sono stati assegnati (o si è pensato di assegnare) all'Ufficio persone ritenute idonee perché in possesso di una laurea o perché avevano scritto qualche articolo; il lavoro che deve essere svolto, invece, è arido, minuzioso, ed abbisogna di elementi dotati di una speciale "forma mentis", abituati all'indagine storica, diligenti, pazienti e possibilmente in grado di restare al loro posto in maniera stabile e non transitoria. La scarsa sensibilità dei nostri ufficiali nei riguardi di questi particolari problemi mi sembra dimostrata dalla riluttanza e, direi quasi, dall'ostilità rivelata in genere dai comandi e reparti alla pur semplice compilazione dei diari in tempo di guerra; come anche dai risultati, riconosciuti insoddisfacenti, ottenuti con la Relazione sulla guerra del 1941, quando fu messo insieme un complesso redazionale formato di ufficiali che, pur dotati di brillanti qualità, mancavano di quegli altri requisiti necessari allo speciale compito¹⁶⁴.

sono anche al centro del carteggio sull'Ufficio storico relativo al 1946. Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6 e 9. Sulla questione degli spazi si vedano anche alcuni documenti sull'attività della Sezione stralcio archivi (incardinata nell'Ufficio riorganizzazione ex sede Ministero dell'aeronautica del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica), in particolare la comunicazione Ex sede Ministero aeronautica, Sezione stralcio archivi, 5 gen. 1945, a firma del ten. col. M.[ichele] Gianquinto, indirizzata allo Stato maggiore della Regia aeronautica e, per conoscenza, al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6; inoltre cfr. AUSAM, *Ministero dell'aeronautica, Gabinetto del ministro, Ufficio riorganizzazione ex sede Ministero dell'aeronautica, Sezione stralcio archivi*.

¹⁶⁴ Copia "Promemoria", 3 dic. 1947, senza firma, con annotazione manoscritta "Consegnato al

Nella parte conclusiva del promemoria si richiamava, ancora una volta, “l’attenzione sul problema dell’Ufficio storico; che, se non venisse affrontato decisamente e impostato secondo criteri analoghi a quelli seguiti dalle altre FFAA, porterebbe a concludere sulla inopportunità di mantenere all’Ufficio la sua denominazione”¹⁶⁵.

Per quanto riguarda la configurazione ordinamentale e funzionale, nella nuova articolazione dello Stato maggiore della Regia aeronautica stabilita nel 1944, l’Ufficio storico venne sganciato da una delle tre sezioni che sostituivano, a livello di denominazione, i precedenti reparti (Operazioni, Ordinamento, servizi e mobilitazione e Efficienza materiali di volo), e venne posto allo stesso livello gerarchico dell’Ufficio I e del Nucleo di volo¹⁶⁶. Con successivo foglio d’ordini Stato maggiore della Regia aeronautica 10 ago. 1945, n. 23, ferme restando le attribuzioni precedentemente assegnate, fu introdotta, a decorrere dal 15 agosto, una strutturazione dell’organo di vertice della Forza armata, basata nuovamente, oltre che sulla Segreteria, sul 1° Reparto operazioni, 2° Reparto ordinamento e 3° Reparto servizi; fu anche confermata la presenza dell’Ufficio I, del Reparto di volo (già Nucleo di volo) e dell’Ufficio storico, uffici tutti posti alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore¹⁶⁷. Nel settembre 1947 venivano rivisti i compiti e le articolazioni dello Stato maggiore, ora denominato “dell’Aeronautica militare”, individuate nella Segreteria, nel 1° Reparto operazioni, 2° Reparto ordinamento, 3° Reparto servizi e in tre uffici, vale a dire l’Ufficio I, l’Ufficio studi e l’Ufficio storico. A quest’ultimo venivano demandate mansioni sostanzialmente identiche a quelle fissate fin dal 1942-1943: raccolta, “catalogazione” e conservazione di documenti e pubblicazioni di carattere storico-aeronautico e militare, delle memorie storiche dei comandi e dei reparti in tempo di pace e dei diari storici e delle relazioni periodiche dei reparti ed enti mobilitati

gen. Napoli”, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

¹⁶⁵ *Ibidem*.

¹⁶⁶ Foglio d’ordini Ministero dell’aeronautica 1 mar. 1944, n. 3, e foglio d’ordini 1 ott. 1944, n. 17.

¹⁶⁷ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 3.

in tempo di guerra; esame dei documenti custoditi, segnatamente per la redazione di pubblicazioni di carattere storico allo scopo di illustrare l'apporto dell'Aeronautica nelle varie guerre cui aveva partecipato; traduzione di opere di natura storico-aeronautica; redazione di monografie sulle diverse specialità della Forza armata e sul suo personale (medaglie d'oro, mutilati del volo, ecc.); compilazione, a richiesta di enti e riviste, di biografie di "eroi dell'aria" nonché di relazioni e memorie su determinati aspetti dell'impiego aereo nelle varie campagne belliche; ricerche sulle vicende in guerra del personale aeronautico, in servizio o in congedo, per conto dei dicasteri militari e civili e di privati; aggiornamento dell'*Albo d'oro* dell'Aeronautica; mantenimento dei rapporti con gli altri uffici storici di Forza armata¹⁶⁸.

2.2. L'Ufficio storico negli Anni Cinquanta e Sessanta

Negli Anni Cinquanta e Sessanta i compiti assegnati all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare non differivano, nelle linee essenziali, da quelli degli anni precedenti, ad eccezione della perdita della competenza esclusiva sulle questioni inerenti al museo aeronautico, allora ancora inesistente¹⁶⁹. L'Ufficio continuava, difatti, a svolgere la sua funzione conservativa privilegiante i documenti attestanti l'impiego

¹⁶⁸ Comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 2° Reparto ordinamento, 15 set. 1947, prot. n. 203962/Od.2, "Attribuzioni dello SMAM", a firma del capo 2° Reparto, col. A.[medeo] Micciani, indirizzata allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare (Segreteria, 1° e 3° Reparto, Ufficio I, Ufficio studi e Ufficio storico), con allegato il documento sulle attribuzioni di ogni singolo reparto, ufficio e sezione dello Stato maggiore, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6. Le attribuzioni indicate per l'Ufficio storico furono giudicate appropriate dallo stesso ente come emerge dalla comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 18 set. 1947, prot. n. 400480/US, "Attribuzioni dello SMAM", a firma del capo Ufficio storico, magg. Luigi Petrucci, indirizzata allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 2° Reparto ordinamento, in *ibidem*. Inoltre, sulle competenze dell'Ufficio storico nel 1947 cfr. anche copia "Promemoria", 3 dic. 1947, senza firma, con annotazione manoscritta "Consegnato al gen. Napoli", in *ibidem*.

¹⁶⁹ L'Ufficio storico mantenne, nel tempo, alcune competenze di carattere tecnico-scientifico in relazione al Museo storico dell'Aeronautica militare e una funzione generale, di verifica e monitoraggio, sulla destinazione e impiego del patrimonio materico di possibile interesse storico-aeronautico.

operativo di comandi, reparti ed enti aeronautici mobilitati¹⁷⁰, con un preciso riferimento anche alla “documentazione relativa all’attività” del disciolto Comando Servizi aerei speciali, la grande unità cui erano stati attribuiti, durante la Seconda guerra mondiale, il trasporto e i collegamenti tra i vari settori operativi della Regia aeronautica mediante l’uso del materiale di volo e del personale facente parte dell’organizzazione delle linee aeree civili. E, ancora, moderato rimaneva l’interesse dell’Ufficio storico per i documenti di carattere non operativo, individuati in special modo nelle memorie storiche redatte dai reparti e dagli enti centrali e territoriali della Forza armata. Persisteva, quindi, sia l’assenza di cenni sulla preservazione e custodia di “archivi”, intesi nella loro dimensione di complessi documentari organici e integri, sia una concezione dell’Archivio, ancora senza alcuna aggettivazione, come supporto, quasi esclusivo, alle mansioni dell’Ufficio storico¹⁷¹. Nello specifico il materiale documentario custodito era considerato un serbatoio da cui estrapolare: dati statistici sulle diverse forme d’impiego delle unità aeronautiche; elementi essenziali per la ricostruzione degli avvenimenti bellici ai quali avevano partecipato le Forze aeree italiane e per la narrazione degli adempimenti logistici, organizzativi e produttivi diretti al potenziamento bellico dei reparti di volo; dati e notizie per rispondere ai bisogni giuridico-amministrativi di uffici ed enti, ministeriali e statali, e del personale della Forza armata; informazioni per redigere, su richiesta di enti vari o autonomamente, articoli sulla storia e sull’operato dell’Aeronautica militare, da pubblicarsi su riviste, giornali e opuscoli attinenti alle Forze armate e sulla stampa politica, nazionale ed estera¹⁷².

¹⁷⁰ Diari storici, relazioni periodiche in tempo di guerra come pure “ogni altro documento” afferente alle vicende belliche aeronautiche.

¹⁷¹ Circostanze che hanno determinato, per lungo tempo, l’inappropriatezza, dal punto di vista archivistico, dei criteri adottati per la valutazione-selezione delle carte da conservare e per l’organizzazione della documentazione, quest’ultima basata più sul principio della pertinenza che su quello della provenienza, con la conseguente “creazione” di un consistente numero di nuclei documentari composti da documenti ormai irrimediabilmente decontestualizzati.

¹⁷² L’Archivio fu anche utilizzato in occasione dei lavori della commissione nominata l’11 novembre 1965 dal ministro della Difesa con l’incarico di valutare il comportamento tenuto da Umberto Nobile nel 1928, in occasione della tragica trasvolata polare del dirigibile Italia. La commissione, presieduta dal generale dell’Aeronautica Ettore Fagnoli e composta dal capo dell’Ufficio storico della Marina

Un'ulteriore finalità attribuita ai carteggi era connessa al ruolo editoriale dell'Ufficio storico, la cui ragion d'essere era, naturalmente, la stessa attribuita all'analoga mansione esercitata dagli altri uffici storici di Forza armata: concorrere alla divulgazione della conoscenza dell'opera delle Forze armate e del loro inserimento nella storia del Paese, con una speciale attenzione alle vicende che le avevano viste tra i protagonisti nella difesa e nella garanzia dell'indipendenza e sicurezza della Patria. Agli uffici storici, quindi, si riconosceva il ruolo "di diligenti cronisti, di attenti osservatori, di sagaci elaboratori della massa amplissima di dati elementari, di armonica sintesi delle rilevazioni; infine di diffusione dei dati che ne risultano". Ciò rientrava, da un lato nella necessaria "produzione di notizie" che servivano agli Stati maggiori,

dall'altro nella sentita opportunità di rispondere alla vasta domanda esterna di oggettive informazioni. Questa ultima proviene non solo dagli studiosi di storia ma da tutti coloro che hanno il diritto ed il dovere di conoscere le vicende del Paese, le scelte operate, l'esito di siffatte scelte. Le ragioni di risultati positivi o negativi, l'analisi dei fatti, la sorte degli uomini protagonisti di questi aspetti della storia. | (...) - Le pubblicazioni (...) sono il risultato visibile di un'opera continua e assidua di molti decenni¹⁷³. Questa fervida continuativa attività è poco nota agli italiani, ma merita di esserlo. | (...). Le vicende militari, poi, non sono soltanto la mera ricostruzione di un fatto bellico; ma mostrano, in tutti i loro aspetti, le manifestazioni deliberate dell'intervento delle Forze armate, la loro varia origine, la pluriforme loro incidenza, le conseguenze per percussione, il risultato, il costo del sacrificio di uomini e di cose. | La storia militare non è dunque soltanto una cronaca per gli strateghi, che vi ragionano intorno ai comportamenti tecnici rilevanti, ma una storia per tutti, e che deve essere compilata tenendo presente anche questa destinazione agli storici generici e al lettore indifferenziato. | C'è, in questa continua paziente attenta esplorazione dei fatti per fornirne motivo di conoscenza al Paese, la funzione, ad un tempo, del cronista e dello storico, del fotografo e del primo interprete dei segni che li caratterizzano. Funzione delicatissima. Gli uffici storici delle Forze armate l'adempono da un secolo con grande scrupolo, con senso di responsabilità, con intelligente attività,

militare e dal capo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, il col. Straulino, concluse i suoi lavori nell'aprile 1966, ritenendo i provvedimenti adottati nel 1945, ovvero la riammissione di Nobile nella Regia aeronautica, sufficienti per la riabilitazione del Generale.

¹⁷³ La prima vera opera storica edita dall'Ufficio storico dell'Esercito fu la *Relazione della campagna del 1866*, scritta negli anni 1868-1869 dal col. Carlo Corsi e poi pubblicata a Roma tra il 1875 (primo volume) e il 1895 (secondo volume).

utilizzando metodi rigorosi, attingendo a una documentazione cui spesso essi solo hanno accesso, sempre riferendo “di prima mano” in un attento e severo processo delle fonti¹⁷⁴.

Nel periodo preso in considerazione l'Ufficio storico aeronautico, oltre a curare, sulla «Rivista Aeronautica», alcuni saggi sui reparti della Forza armata decorati al valor militare, stampò una serie di volumi, tra cui taluni sui primi voli di guerra¹⁷⁵, sull'Aviazione militare nella Grande guerra¹⁷⁶, sulle vicende aeronautiche durante il periodo 1940-1945¹⁷⁷, sul personale decorato¹⁷⁸ e su alcune delle personalità aeronautiche di maggiore rilievo¹⁷⁹; inoltre, l'Ufficio sostenne il gen. Giuseppe San-

¹⁷⁴ [R. TREMELLONI], *Prefazione*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Le pubblicazioni degli uffici storici delle Forze armate*, a cura dell'UFFICIO STAMPA DEL MINISTERO DELLA DIFESA, Roma, s.e. [Ministero della difesa], 1967, pp. 3-4.

¹⁷⁵ *I primi voli di guerra nel mondo. Libia, 1911*, a cura dell'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, Roma, Tip. del Ministero della difesa-Aeronautica, 1952, ripubblicato nel 1961 in varie lingue (italiano, francese, inglese e spagnolo).

¹⁷⁶ V. LIOY, *1918-1958. Nel 40° anniversario delle battaglie del Piave e di Vittorio Veneto*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1958. Inoltre, come in precedenza ricordato, l'Ufficio storico ristampò, negli Anni Sessanta-Settanta, i sette fascicoli della *Cronistoria dell'Aeronautica militare italiana*, editi negli Anni Venti dalla «Rivista Aeronautica», e nel 1968 curò la pubblicazione, *ex novo*, dell'ottavo fascicolo, *L'Aeronautica militare italiana nella Guerra italo-austriaca. Anno 1915*.

¹⁷⁷ A. LODI, *L'Aeronautica italiana nella Guerra di liberazione. 8 settembre 1943-8 maggio 1945*, con prefazione di M. AJMONE-CAT, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1950, ristampato nel 1961; F. TECCHI, *Memoria storica sulla ritirata dalla Somalia e sulla caduta dell'Impero italiano in AOI, 1940-1941. Vista e narrata da un ufficiale pilota del Settore aeronautico Sud-Mogadiscio*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1968.

¹⁷⁸ Oltre al già citato AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Testo delle motivazioni di concessione delle medaglie d'oro al valor militare a personale: dell'Aeronautica militare italiana, delle altre Forze armate in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969, cfr. anche UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Testo delle motivazioni di concessione dello Ordine militare d'Italia, 1911-1964 a personale: dell'Aeronautica italiana, delle altre FFAA in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, con prefazione di L.E. AURELIO, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969.

¹⁷⁹ Il riferimento riguarda sia I. MENCARELLI, *I padri dell'ala rotante*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1969, che i profili biografici di Italo Balbo, Francesco Baracca, Attilio Biseo, Gianni Caproni, Mario De Bernardi, Francesco de Pinedo, Arturo Ferrarin, Alessandro Guidoni, Umberto Maddalena e Silvio Scaroni, curati sempre da Igino Mencarelli e stampati, nel 1969, dall'Ufficio storico dell'Aeronautica militare che proseguì tale operazione editoriale nel 1970-1972. Per le pubblicazioni edita dall'Ufficio dalla sua istituzione fino alla fine degli Anni Sessanta cfr.

toro nelle fasi preparatorie del suo libro dedicato all'impiego della Regia aeronautica nel corso dell'ultimo conflitto mondiale¹⁸⁰.

Oltre a ciò, per fornire allo Stato maggiore e agli ufficiali materiali per studiare l'esperienza scaturita dall'uso dell'Arma aerea nei vari scacchieri del Secondo conflitto mondiale, l'Ufficio storico, in accordo con l'Ufficio studi dello Stato maggiore, tradusse svariate relazioni ufficiali e opere di fonte angloamericana e tedesca, stampate prevalentemente in edizioni fuori commercio e distribuite agli ufficiali superiori che frequentavano la Scuola di guerra aerea¹⁸¹.

All'Ufficio storico continuò ad essere demandata l'elaborazione delle norme sulle memorie storiche nonché, in caso di future ostilità internazionali, sui diari storici e sulle relazioni periodiche in tempo di guerra. Innanzitutto, su sollecitazione dell'Ufficio storico e in accordo con l'Ufficio del segretario generale dell'Aeronautica,

MINISTERO DELLA DIFESA, *Le pubblicazioni degli uffici storici...* cit.; MINISTERO DELLA DIFESA, *Convegno nazionale di storia militare (Roma 17-19 marzo 1969). Le pubblicazioni degli uffici storici delle Forze armate italiane*, a cura del MINISTERO DELLA DIFESA, GABINETTO, SERVIZIO PUBBLICA INFORMAZIONE, s.l. [Roma], s.e. [Ministero della difesa], 1969.

¹⁸⁰ *L'Aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Milano-Roma, Esse, 1950-1957, voll. 2. L'Ufficio collaborò anche con il Comitato per la documentazione dell'opera del Governo italiano in Africa, istituito nel 1952 alla vigilia dello scioglimento del Ministero dell'Africa italiana e, segnatamente, alla preparazione di contributi sulle vicende della Forza armata poi pubblicati nella collana "L'Italia in Africa", edita sotto gli auspici del Ministero degli affari esteri. Cfr. V. LIOY, *L'opera dell'Aeronautica*, in MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMITATO PER LA DOCUMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ ITALIANE IN AFRICA, *L'Italia in Africa, Serie storico-militare*, 3/1, *Eritrea-Libia, 1888-1932*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1964 e 3/2, *Eritrea, Somalia, Etiopia, 1919-1937*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1965. Sul Comitato, che mutò successivamente la denominazione in Comitato per la documentazione dell'opera dell'Italia in Africa e poi in Comitato per la documentazione delle attività italiane in Africa, cfr. *Le pubblicazioni del Comitato per la documentazione dell'opera dell'Italia in Africa*, in «Bollettino della Associazione degli africanisti italiani», I (1968), 1, pp. 23-26; *Comitato per la documentazione delle attività italiane in Africa*, in «Bollettino della Associazione degli africanisti italiani», I (1968), 3-4, pp. 42-44.

¹⁸¹ Le opere che avevano il copyright, dopo la loro traduzione, venivano dattiloscritte in cinque copie: due rimanevano all'Ufficio storico, una veniva inviata alla Scuola di guerra aerea, una all'Accademia aeronautica e una al Centro alti studi militari. Sulle vicende dell'Ufficio storico negli Anni Cinquanta e Sessanta si rimanda anche al carteggio conservato in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6 e b. 2, fasc. 3. Inoltre, cfr. V. LIOY, *L'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, estratto da «Revue internationale d'histoire militaire», XIII (1951), 3, pp. 2-4.

il 3° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, con circolare del 15 dicembre 1954, riformulò le norme sulle relazioni trimestrali delle direzioni generali del Dicastero¹⁸² nonché degli ispettorati Telecomunicazioni e Sanità e del Comando generale DAT; enti per i quali si disciplinò, a partire dal primo trimestre del 1955, l'invio allo Stato maggiore¹⁸³ delle relazioni da compilare secondo una griglia strutturata in due parti: la prima con notizie sul personale, comprese le variazioni dell'organico; la seconda con dati sull'attività svolta e, in particolare, sugli studi, ricerche, esperimenti effettuati per conto dell'Aeronautica militare – presso gli organi militari e presso le ditte –, sugli approvvigionamenti, sui contratti e pagamenti¹⁸⁴.

A metà degli Anni Sessanta il contesto internazionale e la riforma del nostro comparto Difesa¹⁸⁵ contribuirono all'evoluzione dello schema delle memorie storiche, non più rispondente alle trasformazioni dei reparti aeronautici, come segnalato anche da quest'ultimi. Tale circostanza, accompagnata da una generale difficoltà

¹⁸² Ministero della difesa-Aeronautica.

¹⁸³ Non esplicitamente quindi all'Ufficio storico che, però, ricevette le relazioni vista la loro presenza nel fondo *Memorie storiche dell'Aeronautica militare*; invio che terminò negli Anni Settanta, probabilmente a seguito dell'emanazione dei decreti del presidente della Repubblica 18 nov. 1965, n. 1477, sull'ordinamento degli Stati maggiori della Difesa e di Forza armata in tempo di pace, e n. 1478, sulla riorganizzazione degli uffici centrali del Ministero della difesa, provvedimenti che conclusero il complesso processo unificatore delle preesistenti amministrazioni militari, iniziato, formalmente, con il d.c.p.s. 4 feb. 1947, n. 17, istitutivo del Ministero della difesa mediante la fusione dei dicasteri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica

¹⁸⁴ Circ. prot. n. 3808[.] MOO, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche. Disposizioni anno 1948".

¹⁸⁵ La riforma era basata sul principio fondamentale di attribuire al ministro della Difesa la potestà di determinare l'indirizzo strategico militare e di disporre l'impiego delle risorse assegnate in bilancio. In tale prospettiva risultò essenziale distinguere le aree tecnico-operativa e tecnico-amministrativa: la prima affidata alle autorità militari, responsabili del settore operativo e della connessa organizzazione logistico-addestrativa; la seconda assegnata alle articolazioni centrali del Ministero, competenti in materia di gestione amministrativa delle risorse. Tale architettura si materializzò con i sopra citati d.p.r. 18 nov. 1965, n. 1477, e d.p.r. 18 nov. 1965, n. 1478. Cfr. E. CHITI, *L'Amministrazione militare*, Milano, A. Giuffrè editore, 2007 (Saggi di diritto amministrativo, Collana diretta da S. CASSESE, 13), pp. 116-117; A. LO TORTO, *La condizione militare nell'ordinamento delle Forze armate*, Milano, Giuffrè, 2010, pp. 10-11.

di gestire, efficacemente, il versamento delle memorie storiche all'Ufficio storico, è ben testimoniata da un carteggio intercorso nel 1966 tra il col. Luigi Straulino, capo del suddetto Ufficio, e il col. Livio Sessolo, in servizio presso la 1^a Aerobrigata intercettori teleguidati¹⁸⁶ che, in una lettera del 25 marzo, indirizzata al primo, scriveva:

Caro Straulino, | da circa 20 giorni sono stato incaricato di compilare – ora per allora – le “memorie storiche” della 1^a Aerobrigata intercettori teleguidati dalla data della costituzione 1.3.59 a tutto il 1965. | Con foglio O/G-18-2/8473 del 12 marzo 1966 sono state trasmesse all'Ufficio storico (al tuo Ufficio) le “memorie” della 1^a AB [Aerobrigata] riguardanti l'anno 1959, riassunte in una “relazione”. Con lo stesso sistema (relazione) sto compilando le memorie dell'anno 1960. | E poi? A mio avviso, anche per gli anni 1961/62/63/64/65, le “memorie” dovrebbero essere riassunte in una relazione annuale perché gli specchi n. 1-2-3-4-5 ecc., predisposti per compilare le memorie dei tradizionali reparti di aeroplani, non si prestano per riportare i dati della 1^a Aerobrigata missili, tanto più per quanto riguarda: | - il personale (quasi tutto con qualificazioni Nike); | - il tipo di missili | - la dislocazione delle squadriglie | le notizie, anche se riferentesi agli anni trascorsi, sono sempre attuali e classificate. Le stesse notizie, invece, se riportate in una relazione, possono essere opportunamente ridimensionate e quindi meglio adattate allo scopo cui servono (semplici memorie storiche!). | Se, viceversa, l'Ufficio storico può conservare in atti tutte le notizie riguardanti l'attività della 1^a AB, distinte anno per anno, potrebbero essere inviati i fascicoli compilati a suo tempo, riguardanti appunto l'attività della 1^a AB negli anni 1960/61/62/63/64/65, fascicoli in possesso dell'Ufficio Comando [fascicoli classificati, uno per ogni anno, così intestati: “Relazione sulle attività svolte dalla 1^a AB nell'anno...”]. | Ti pregherei, caro Straulino, di farmi conoscere il tuo parere in merito a quanto sopra.

¹⁸⁶ La 1^a Aerobrigata intercettori teleguidati era stata costituita nel marzo 1959, a seguito dell'adozione, da parte dell'Italia, del sistema missilistico Nike, impiegato dalla quasi totalità dei Paesi dell'Alleanza atlantica, dotato inizialmente di missili Ajax, poi integrati e sostituiti dai missili Hercules. Il nuovo sistema d'arma – con la sua atipicità rispetto ai mezzi aerei tradizionali in dotazione all'Aeronautica militare e con i suoi gruppi e le sue squadriglie decentrate rispetto al comando – indusse lo Stato maggiore della Forza armata ad attuare, nell'ottobre 1964, una modifica ordinativa con la trasformazione dei gruppi in reparti IT, cioè a rango di stormo, e delle dipendenti squadriglie in gruppi IT, equipollenti ai gruppi di volo, questo al fine di risolvere i numerosi problemi, di carattere soprattutto logistico, che un così vasto schieramento comportava. Sul tema cfr. A.M. CARNEVALE-E. FERRACIN-M. STRUFFI, *Cieli fiammeggianti. Dalla Guerra fredda a Base Tuono. L'eco del “Blazing Skies” e gli Hercules nucleari*, Bassano del Grappa (VI), Itinera Progetti, 2016.

Nella sua risposta, datata 2 aprile, il capo dell'Ufficio storico precisava:

Le memorie storiche per l'anno 1959 sono riassunte in una relazione, che ove possibile, dovrebbe essere integrata dai nominativi dei comandanti di gruppo e di squadriglia, con la data di assunzione e cessazione di comando e le variazioni avvenute nell'anno. | Per le successive sarebbe desiderabile avere la documentazione completa, trimestrale. Qualora ciò non fosse possibile per qualcuno degli anni trascorsi, sarà opportuno inviare almeno relazioni annuali simili a quelle per il 1959. | Per quanto riguarda gli stampati delle memorie storiche, gli specchi relativi possono essere modificati nelle varie parti, secondo le esigenze dell'Aerobrigata. | Per esempio, la 2^a Aerobrigata ha sostituito, allo specchio n. 5, le voci relative all'attività di volo con altre (...)¹⁸⁷.

Della necessità di procedere alla revisione delle memorie storiche si fece poi carico il col. Straulino che, in un promemoria del marzo 1967, chiedeva al sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare un incontro

allo scopo di sottoporLe il progetto di una circolare contenente nuove norme per l'invio all'Ufficio storico delle memorie storiche di enti e reparti dell'AM, che propongo di diramare. | A suo tempo la S.V. aveva già, in linea di massima, approvato l'idea di estendere anche alle basi ed agli aeroporti le disposizioni sull'invio delle memorie storiche; e ciò nell'intento di colmare una evidente lacuna. | Nel corso dello studio effettuato in proposito, si è, peraltro, constatato che l'occasione sarebbe propizia per regolamentare *ex novo* tutto il settore in vista: | - dell'esigenza di cui sopra; | - dei notevoli mutamenti dell'organizzazione della Difesa dall'1/1/67; | - delle nuove "voci" e suddivisioni che l'evoluzione dei reparti e la nuova fisionomia di alcuni di essi (IT) [intercettori teleguidati] impongono di inserire negli stampati a suo tempo predisposti dall'Ufficio storico secondo le vigenti norme riguardanti le memorie storiche, che risalgono al 1948. | La bozza della circolare – contenente gli schemi dei nuovi stampati proposti – è stata redatta in stretta collaborazione con il 2° Reparto (...) ed ora, dopo l'eventuale autorizzazione della S.V., sarebbe inviata ai 4 reparti dello SMAM e al SIOS per l'esame e per le modifiche che ciascuno ritenesse utile suggerire¹⁸⁸.

¹⁸⁷ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "N. 1. Ordinamento e attribuzioni Ufficio storico AM. Memorie storiche. Direttive dal 1926 al 1987", fasc. "Pareri: del sottocapo di SM e dei reparti dello Stato maggiore per le norme da emanare per la compilazione delle memorie storiche".

¹⁸⁸ In sintesi, dunque, la necessità di modificare lo schema delle memorie storiche, risalente ancora a quello del 1948, era dettata dalle notevoli variazioni organiche avvenute, dal 1° gennaio 1967, nell'ambito del Ministero della difesa e dai vuoti prescrittivi attinenti alle memorie storiche; situa-

Ottenuta l'autorizzazione del sottocapo di Stato maggiore, Straulino iniziò a richiedere, ai reparti dell'organo di vertice e al SIOS¹⁸⁹, l'indicazione di aggiunte e correzioni relativamente alla citata bozza di circolare, a cui fu allegato il nuovo modello di memorie storiche, indicando come criteri generali, per le eventuali proposte modificative, quello di garantire la conservazione di testimonianze su ogni settore della Forza armata e quello di non inserire, nelle memorie, informazioni che potessero costituire un'inutile ripetizione di notizie già presenti in altra documentazione "accessibile" all'Ufficio storico. Al termine di questo scambio, che si prolungò per tutto il 1967¹⁹⁰, con circ. Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 16 gen. 1968, prot. n. SMA/6/73/G-18¹⁹¹, venne emanata la nuova disciplina sulle memorie storiche, suddivise in annuali e in trimestrali, entrambe da trasmettere, per via gerarchica, all'Ufficio storico, non oltre il mese successivo alla scadenza di ogni anno e di ogni trimestre.

Le memorie storiche annuali avevano la forma di "relazione dettagliata" sulle attività svolte nell'anno e dovevano essere compilate dagli enti centrali di Forza armata, dal Comando trasporti e soccorso aereo, dal Comando generale delle scuole¹⁹², dagli enti di sperimentazione e studi dell'Aeronautica militare¹⁹³, dal Gruppo standardizzazione nazionale, dalla Scuola missili Nike, dagli enti della ma-

zione che lasciava fuori dall'obbligo compilativo enti importanti (come, ad esempio, gli aeroporti) e che proponeva una griglia informativa inidonea alla struttura e ai compiti degli enti di recente istituzione (quali i reparti missilistici). Cfr. Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico, 13 mar. 1967, "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM. Oggetto: Norme per l'invio delle memorie storiche", a firma del col. Luigi Straulino, in *ibidem*.

¹⁸⁹ Il SIOS fu coinvolto *in primis* per esprimere il suo giudizio sull'appropriatezza di chiedere la compilazione di specchi con notizie di carattere "segreto" nel caso quest'ultime fossero ancora attuali.

¹⁹⁰ Per tale carteggio e per le proposte di modifica avanzate dai reparti dello Stato maggiore e dal SIOS, cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "N. 1. Ordinamento e attribuzioni Ufficio storico AM. Memorie storiche. Direttive dal 1926 al 1987", fasc. "Pareri: del sottocapo di SM e dei reparti dello Stato maggiore per le norme da emanare per la compilazione delle memorie storiche".

¹⁹¹ A firma del sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, il gen. Gastone Valentini.

¹⁹² Limitatamente all'attività del Comando.

¹⁹³ Ad eccezione del Reparto sperimentale di volo che rientrava tra gli enti compilatori delle memorie storiche trimestrali.

nutrizione, dei rifornimenti e trasporti e delle telecomunicazioni e, ancora, dagli enti periferici¹⁹⁴.

Le memorie storiche trimestrali dovevano essere redatte dagli enti e reparti operativi, dagli istituti di formazione, scuole ed enti del settore addestrativo e, come già accennato in nota, dal Reparto sperimentale di volo dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare e dai comandi di aeroporto¹⁹⁵. La traccia da seguire era fornita dal modello allegato alla stessa circolare, impostato su otto parti: dati sugli enti e comandi, nello specifico la sede del comando compilatore e delle unità dipendenti, con l'indicazione delle sedi, nominativo del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti dipendenti e, ancora, variazioni avvenute nel periodo considerato (specchio n. 1); situazione del personale (distinto per ruolo e categoria) e variazioni avvenute nel trimestre (specchio n. 2)¹⁹⁶; situazione del materiale, ossia, per ogni reparto, il tipo di materiale (velivoli, missili, rampe), il carico di utilizzazione, l'efficienza e l'inefficienza, l'efficienza media e, ancora, il materiale in aumento e quello in diminuzione con le correlate motivazioni (specchio n. 3); incidenti di volo, con dati sul materiale incidentato, tipo di incidente (con la specifica se avvenuto in servizio o fuori servizio), località, data e ora incidente, personale coinvolto e sue condizioni (con l'indicazione delle eventuali misure di natura sanitaria) e, ancora, stato del materiale (specchio n. 4); riepilogo dell'attività di volo svolta dai piloti, con la segnalazione delle forme di addestramento, del numero delle "missioni, esercitazioni o sortite" e delle ore di volo (specchio n. 5); altri avvenimenti (cerimonie, celebrazioni, "fatti di particolare rilievo", visite ispettive, visite di autorità militari e civili) e notizie, di carattere generale, che l'ente compilatore rite-

¹⁹⁴ Esclusi i comandi di aeroporto cui spettava l'inoltro delle memorie con scadenza trimestrale. Sempre a proposito delle memorie annuali per gli enti periferici, spettava ai comandi di regione aerea distinguere le notizie riguardanti il comando, lo Stato maggiore, le direzioni territoriali, i comandi di settore e il comando operativo di regione aerea.

¹⁹⁵ Che dovevano includere le notizie concernenti tutti gli enti dislocati sulla loro sede o, comunque, nella giurisdizione territoriale, se non contemplati tra quelli cui la circolare del gennaio 1968 era rivolta.

¹⁹⁶ La Scuola di guerra aerea e l'Accademia aeronautica dovevano allegare anche l'elenco nominativo degli istruttori e degli allievi di ogni corso, compresi quelli di nazionalità straniera.

nesse importante illustrare (specchio n. 6); relazione critica e considerazioni del comandante (specchio n. 7); osservazioni e note dei comandi gerarchici superiori (specchio n. 8).

Le norme sulle memorie storiche del gennaio 1968, sebbene ufficiali e obbligatorie, avevano in realtà un carattere “provvisorio”¹⁹⁷: per perfezionarle e renderle il più possibile rispondenti alla loro funzione, sarebbero state pubblicate, nella loro forma definitiva, a cura dell’Ufficio storico solo dopo un congruo periodo di verifica da parte dei comandi ed enti interessati. Le proposte di aggiornamento avanzate furono riassunte dal col. Straulino in un promemoria del 9 marzo 1968, inviato al sottocapo di Stato maggiore dell’Aeronautica militare. In tale documento l’ufficiale, commentando i vari suggerimenti presentati, ci aiuta a comprendere meglio la natura e le finalità dell’Ufficio storico – inclusi i confini del suo ruolo “conservativo” – come pure quelle delle memorie storiche. Quanto al primo punto, Straulino sottolineava “gli scopi di ‘notariato’ dell’Ufficio storico, il quale, dopo decenni e dopo che, secondo le leggi vigenti, i carteggi particolari di direzioni generali ed enti vari sono andati distrutti, deve rilasciare dichiarazioni valide a tutti gli effetti a uffici e privati che ne fanno richiesta”¹⁹⁸. Era per tale motivo che l’Ufficio storico aveva bisogno di notizie

raccolte ed elaborate in una data maniera, dalla fonte più immediata: il reparto o l’ente che – periodo per periodo, avvenimento per avvenimento di una certa importanza – trascrive in sintesi opportuna le vicende che scaturiscono dalla vita dei suoi uomini e dall’impiego dei suoi mezzi. Dev’essere, appunto, una cosa sintetica e, quindi, anche statistica, ma non solo statistica; dev’essere anche cronaca immediata, quando è il caso “ragionata” ed eventualmente annotata poi dal comando superiore: da qui – e non dalle cifre fredde – si potrà in futuro trarre non solo il documento necessario al pensionato o al superstite, ma la cronistoria e, quindi, la storia¹⁹⁹.

¹⁹⁷ Come specificato al punto 9 della sopra esaminata circ. 16 gen. 1968, prot. n. SMA/6/73/G-18.

¹⁹⁸ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Memorie storiche 1968. SMA/US.1 - SMA/US.2”.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

Il 13 marzo l'Ufficio storico diffondeva una nuova circolare, la SMA/6/06/G-18/R, con la quale si integrava la precedente disposizione del gennaio 1968. Nello specifico, si ribadiva che le memorie storiche avrebbero avuto, come di consueto, la "classifica" di segretezza indicata dagli stessi enti compilatori, in base al grado di riservatezza delle notizie contenute. Ed ancora, si prescriveva che le memorie non potessero avere una classifica superiore a quella di "segreto" onde evitare complesse procedure, come la loro declassificazione, per renderle accessibili e utilizzabili da parte dello stesso Ufficio storico; conseguentemente le notizie suscettibili di un maggior grado di classificazione dovevano essere o escluse o rielaborate in modo da poterle inserire nelle memorie storiche²⁰⁰.

L'Ufficio storico si adoperò anche per governare la ricezione dei documenti caratteristici del personale aeronautico, destinati, esaurito il loro valore giuridico-amministrativo, alla distruzione pressoché totale, vista anche l'applicazione disomogenea della legislazione archivistica vigente in quel momento che, come vedremo in seguito, legittimava la "distrazione" dell'Amministrazione della difesa in merito agli obblighi di versamento agli Archivi di Stato. L'Ufficio riuscì ad ottenere l'inserimento, nelle *Istruzioni* sui documenti caratteristici del personale militare del 1966²⁰¹, di una disposizione che salvava dal macero esclusivamente i libretti personali degli ufficiali aventi acquisito, in pace e in guerra, "eccezionali titoli di benemerenza, sì da legare il loro nome alla storia della Aeronautica", disciplinandone nel contempo la trasmissione all'Ufficio storico²⁰². Una scelta conservativa, quindi, finalizzata a salvaguardare le tracce documentarie di un ristretto

²⁰⁰ Ulteriore variazione riguardava il Gruppo standardizzazione nazionale per il quale veniva stabilito l'obbligo di compilazione delle memorie storiche trimestrali anziché, come in precedenza prescritto, annuali. Per le due circolari sulle memorie storiche, adottate nel 1968 dall'Ufficio storico, cfr. *ibidem*.

²⁰¹ MINISTERO DELLA DIFESA, *Istruzioni per i documenti caratteristici degli ufficiali, dei sottufficiali e militari di truppa*. Edizione 1966, Gaeta, Stabilimento grafico militare-Gaeta, 1966.

²⁰² *Ibid.*, in particolare *Appendice. Custodia dei documenti caratteristici. Aeronautica*, titolo I, "Custodia dei documenti caratteristici", comma 5, "Ufficiali non più iscritti nei ruoli o deceduti", punto c, p. 53. La disposizione prevedeva, in realtà, la trasmissione all'Ufficio storico di entrambi gli esemplari dei libretti personali, redatti, ricordiamo, sempre in duplice copia.

gruppo di militari cui si attribuiva la capacità di favorire la trasmissione di una storia della Forza armata fatta solo di luci, senza nessuna ombra, e che richiama alla mente quel “culto” delle individualità – gli “eroi dell’aria” – contrassegnante parte della storia aeronautica²⁰³.

Dal punto di vista ordinamentale l’Ufficio storico rischiò, nel 1959, di essere fuso con l’Ufficio studi dello Stato maggiore; ipotesi che alla fine non si verificò grazie all’energica opposizione del capo dell’Ufficio storico, il più volte menzionato Straulino, che considerava la prospettata riunione dannosa per entrambi gli uffici, aventi scopi assolutamente diversi. Infatti,

mentre l’Ufficio storico deve “raccolgere”, “conservare”, “elaborare”, “redigere” le memorie storiche dell’Aeronautica, e seguire ogni attività culturale e pratica affine a tale compito, l’Ufficio studi deve “tenere aggiornato” il personale dell’Aeronautica italiana sulle esperienze e sulle novità nostre ed altrui, per migliorare la sua cultura professionale²⁰⁴; | - (...) quindi, non sembra allo

²⁰³ Una nota interna, senza data ma afferente agli anni Cinquanta-Sessanta, chiarisce meglio quali fossero i libretti personali e i libretti caratteristici dei voli che l’Ufficio storico reputava necessario conservare. Si trattava dei libretti dei capi e sottocapi di Stato maggiore dell’Aeronautica, dei presidenti del Consiglio superiore delle Forze armate, dei segretari generali, dei capi di istituti interforze e NATO, dei capi di gabinetto del Ministero della difesa, dei generali presso enti e reparti NATO, dei capi reparto ed enti dello Stato maggiore dell’Aeronautica, dei comandanti di regione aerea, dei generali addetti aeronautici, dei generali membri del Consiglio superiore dell’Aeronautica, dei direttori di tutti gli enti centrali, dei comandanti generali degli istituti formativi aeronautici e, ancora, delle personalità aventi particolari meriti per studi, ricerche, sperimentazioni e per altre attività di “prestigio” nel campo del volo e delle attività aeronautiche, dei decorati al valor militare e al valor aeronautico e degli ufficiali insigniti di premi e onorificenze significativi, di natura non militare ma ottenuti per faccende aeronautiche. Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Atti. 2009-2010-2011. Appunti, note, lettere”.

²⁰⁴ Nell’ordinamento dello Stato maggiore dell’Aeronautica militare vigente nel settembre 1947, all’Ufficio studi competeva lo studio e il monitoraggio delle organizzazioni tecniche internazionali, sia mediante l’esame di monografie scientifiche e degli atti di congressi, sia attraverso le informazioni provenienti dai servizi informazioni e dagli addetti militari aeronautici delle nostre rappresentanze diplomatiche all’estero; la preparazione di documenti e di segnalazioni tecniche, a carattere nazionale e internazionale; la partecipazione all’elaborazione dei programmi di massima degli istituti di formazione della Forza armata; la gestione dei contatti con gli enti tecnico-scientifici, militari e civili; la preparazione degli elementi capaci di difendere gli interessi tecnici aeronautici nel contesto internazionale; la formulazione di indicazioni e direttive sull’attività divulgativa intesa a favorire, sulle questioni toccate dal progresso tecnico-scientifico, l’aggiornamento e la preparazione degli ufficiali in genere e degli ufficiali naviganti in particolare.

scrivente [Straulino] essere auspicabile aggravare la già difficile situazione dell'Ufficio storico (...) con una simbiosi poco naturale perché tra soggetti diversi²⁰⁵.

Nella stessa nota l'ufficiale rimarcava le difficoltà maggiori dell'Ufficio storico che, come al solito, riguardavano la sua precarietà logistica e l'insufficienza, quantitativa e qualitativa, delle risorse umane a disposizione²⁰⁶:

A proposito dei compiti e del lavoro dell'Ufficio storico, lo scrivente (...) si permette di ricordare che l'Ufficio, oltre ad avere una fisionomia ben determinata (...) ha anche delle funzioni di notevole rilievo di carattere amministrativo. | Infatti le dichiarazioni, ad esempio, rilasciate dall'Ufficio per quanto riguarda la sorte di reparti, velivoli o persone fisiche dell'Aeronautica, fanno fede presso i va[r]i uffici delle amministrazioni militari e civili dello Stato che le richiedono. | Sono anche queste, indubbiamente, funzioni delicate e di responsabilità, che esigono personale attento, capace e coscienzioso per le ricerche, le sintesi e le

²⁰⁵ “Nota per il signor generale Bucchi”, 10 ago. 1959, a cura del capo Ufficio storico, ten. col. Luigi Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 3.

²⁰⁶ Su tali nodi problematici cfr., ad esempio, comunicazione Stato maggiore Aeronautica, 3° Reparto, Segreteria, 24 giu. 1955, prot. n. 870/3/99, “Trasferimento e riordino archivi SMAM (piano seminterrato stanze: 239-237)”, a firma del capo 3° Reparto, col. Gino Callieri, indirizzata allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Segreteria e, per conoscenza, allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, e “Nota”, 6 feb. 1963, a cura del capo Ufficio storico, ten. col. Luigi Straulino, entrambi i documenti in *ibidem*. Inoltre, foglio Stato maggiore dell'Aeronautica, Segreteria, 8 nov. 1961, prot. n. 13357/0004, “Richiesta di personale per l'Ufficio storico dello SMA”, a firma del sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, gen. Mario Bucchi, indirizzato al Ministero della difesa-Aeronautica, Direzione generale per il personale militare, 1° Reparto, 1ª Divisione e foglio Ministero della difesa-Aeronautica, Direzione generale per il personale militare, 2ª Divisione, 29 gen. 1962, prot. n.1/1026[...]6/15/3, “Personale per l'Ufficio storico dello SMA”, a firma del direttore generale per il Personale militare, indirizzato allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 4. Infine, si rimanda anche alla nota sul nuovo ordinamento dell'Ufficio storico, elaborata il 9 gennaio 1964 dal col. Straulino per il capo di Stato maggiore, contenente un passaggio sull'importanza dei “collaboratori esterni” (figure rappresentative dell'Aviazione, ufficiali appartenenti alla Forza armata, scrittori e giornalisti aeronautici), “utilissimi ad un ufficio bene organizzato, ma estranei al lavoro paziente, silenzioso e fondamentale di preparazione delle fonti cui attingere e di intelligente determinazione dei tempi e dei modi per raggiungere, con l'US, gli scopi che lo SM, attraverso i quadri [organici] dell'Ufficio storico, si deve proporre di raggiungere all'interno e all'esterno dell'Aeronautica”, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 6.

certificazioni, e molta oculatezza da parte del capo Ufficio. | La mole, talora notevole, di richieste da parte di uffici e di privati italiani e stranieri, di notizie storiche, dà spesso luogo a un lungo, ponderoso lavoro di ricerca, controllo e non facili elaborazioni. | Infine, l'aggiornamento sulle fonti storiche vecchie e nuove che – ovunque uscite – possono interessare la nostra storia aeronautica, esige una continua ricerca bibliografica, un lavoro di traduzione, di cernita, di controllo e di riferimento, che talora determina la necessità di una controdocumentazione immediata ai fini di una eventuale replica tempestiva. | Anche questo è un compito che richiede, da parte del capo Ufficio storico e degli ufficiali che dovrebbero affiancarlo, un lavoro – e quindi un “ambiente” di lavoro – di caratteristiche così specializzate e particolari, che il semplice accostamento con un diverso settore della scienza aeronautica (...) allontanerebbe a tempo indefinito la possibilità di avere un Ufficio storico dell'Aeronautica capace di assolvere in pieno ai suoi compiti, d'altronde così ben definiti e di rilevante importanza ideale e pratica nella vita dell'Arma²⁰⁷.

Negli anni a seguire, l'Ufficio storico venne inquadrato, nel gennaio 1963, come 4° Ufficio, all'interno del Reparto segreteria e affari generali dello Stato maggiore²⁰⁸ e, nel novembre 1964, lo troviamo organizzato in 1ª Sezione editoriale, Biblioteca e Segreteria, 2ª Sezione documentazione e 3ª Sezione Archivio²⁰⁹. Infine, nel gennaio 1968 venne confermato il suo incardinamento all'interno del 5° Reparto affari generali, poi modificato, nel successivo mese di maggio, con il suo passaggio alle dirette dipendenze del capo di Stato maggiore, fuori dallo stesso Stato maggiore²¹⁰.

²⁰⁷ “Nota per il signor generale Bucchi”, 10 ago. 1959, a cura del capo Ufficio storico, ten. col. Luigi Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 3.

²⁰⁸ Circ. Stato maggiore dell'Aeronautica 7 gen. 1963, prot. n. 86/241, “Varianti all'ordinamento dello Stato maggiore dell'AM”, a firma, per il capo di Stato maggiore, del sottocapo di Stato maggiore, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 3.

²⁰⁹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 6.

²¹⁰ Inoltre, venne stabilito che l'Ufficio usasse la carta intestata “Aeronautica militare - Ufficio storico”. Cfr. ordinanza Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 1° Reparto ordinamento e personale, 27 apr. 1968, prot. n. SMA 11/4433/G-55-3, “Posizione ordinativa Ufficio storico”, a firma del capo 1° Reparto, gen. Alessandro Mettimano, indirizzata allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Segreteria generale, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 8. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 12.

Tra l'altro è di questo periodo un'iniziativa che consideriamo fondamentale per quella metamorfosi degli uffici storici che ha consentito un loro allineamento, tuttora da perfezionare, con le altre istituzioni conservative pubbliche, in primo luogo con gli Archivi di Stato: parliamo del Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze dell'attività degli uffici storici di Forza armata, costituito con decreto del ministro della Difesa datato 14 giugno 1967²¹¹. Tale Gruppo, posizionato nell'ambito dello Stato maggiore della Difesa, venne creato con l'intento di imprimere un indirizzo unitario all'azione degli uffici storici; volontà che era un riflesso sia della ridefinizione del modello di amministrazione militare, disegnato dalla stessa Costituzione del 1948 e concretizzatosi con la ricordata riforma della metà degli Anni Sessanta, sia della trasformazione della storiografia militare dovuta al ripensamento non solo su "come" fare storia militare, con una critica ormai diffusa all'*histoire*

²¹¹ In altre fonti come data di costituzione del Gruppo viene indicata quella del 19 marzo 1967. Cfr., ad esempio, "Nota sull'Ufficio storico SMAM in occasione del passaggio di consegne tra il generale Remondino e il generale Fanali", 15 feb. 1968, senza firma ma certamente a cura del capo Ufficio storico, col. Luigi Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 7. In realtà, la prima esperienza di lavoro coordinato tra gli uffici storici di Forza armata risale alla Sezione italiana della Commissione di storia militare comparata (dal 1969 Commissione internazionale di storia militare), creata con la direttiva del ministro della Difesa 14 ago. 1950, prot. n. 1/17722. Inizialmente composta solo da rappresentanti dell'Ufficio storico dell'Esercito, la Sezione vide poi la presenza anche di ufficiali degli altri due uffici storici di Forza armata (Aeronautica e Marina), con una connotazione dunque interforze. La Sezione curò, nel 1951, l'edizione "nazionale" della «Revue internationale d'histoire militaire» e l'organizzazione del 10° congresso internazionale della Commissione di storia militare comparata, tenutosi a Roma nel 1955; negli anni a seguire non si hanno molte notizie sulle sue attività che, probabilmente, s'interruppero a causa di una mancanza di continuità e di esperienza nel settore specifico, dovuta al frequente avvicinarsi degli ufficiali degli uffici storici, all'assenza di coordinamento e di una figura-guida; riprese ad operare, sempre con una composizione interforze, nel 1972 e partecipò ad alcuni congressi internazionali. Ma, il mancato riconoscimento giuridico della Sezione e la scarsità di risorse finanziarie per il suo funzionamento, la fecero nuovamente cadere in una fase di stallo, fino a quando venne sostituita dalla Commissione italiana di storia militare, istituita nel 1986 con decreto del ministro della Difesa. Sulla Sezione cfr. G. GIANNONE, *CISM: la storia e il mondo militare*, in «Informazioni della Difesa», XXVI (2006), 2, pp. 52-53; D. KOSTEWICZ, *A "Clearing House" for Military Historians: The International Commission of Military History from 1938 until today*, in «Revue internationale d'histoire militaire», LXXV (2013), 91 (n. mon.: 1938-2013. 75 Ans Commission internationale d'histoire militaire, préparé par E.A. SCHMIDL), pp. 94, 96 e 98.

*bataille*²¹², ma anche su “chi” faceva storia militare, il cui profilo non era più circoscritto ai militari “storici”, e, infine, sul “dove” e “perché” si faceva storia militare²¹³.

Il Gruppo di lavoro, guidato dal delegato dello Stato maggiore della Difesa, il gen. Manlio Capriata²¹⁴, era composto dai capi degli uffici storici di Forza armata, tra cui il gen. Lucio Emilio Aurelio per quello dell'Aeronautica²¹⁵. Il Gruppo aveva come traguardo principale quello di promuovere una nuova fase dell'attività degli uffici storici, imprimendole un indirizzo generale unitario che permettesse il passaggio a una visione globale (per l'appunto “interforze”) della storia militare, comprensiva di tutte le attività della Difesa, quindi non più semplice somma delle vicende delle singole Forze armate e attenta a campi d'indagine storiografica fino

²¹² Limitata “allo studio degli avvenimenti di carattere militare, sia in tema di ordinamenti degli eserciti che in tema di impiego di forze in guerra” e, quindi, argomento quasi esclusivamente di “speciale studio per chi, dedicandosi alla carriera delle armi, aspira alla condotta degli eserciti in guerra”. Cfr. *Storia militare*, in *Enciclopedia militare*, pubblicazione sotto gli auspici de IL POPOLO D'ITALIA, VI, Milano, Istituto editoriale scientifico SA, 1933, pp. 1098-1099.

²¹³ Tra la ricca bibliografia ricordiamo, perché strettamente connesse al periodo storico che stiamo trattando, le seguenti pubblicazioni: M. CAPRIATA, *Il mosaico della storiografia militare*, in «Rivista militare», XXV (1969), 5, pp. 627-632; A. MONTICONE, *La storiografia militare italiana e i suoi problemi (1866-1918)*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare (Roma, 17-19 marzo 1969)*, Roma, s.e. [Ministero della difesa], 1969, pp. 99-122; F. BOGLIARI, *I nuovi problemi della storiografia militare (A proposito di pubblicazioni recenti)*, in «Ricerche storiche», IX (1979), 1, pp. 197-209; P. DEL NEGRO, *Esercito, Stato, società. Saggi di storia militare*, Bologna, Cappelli, 1979; CENTRO INTERUNIVERSITARIO DI STUDI E RICERCHE STORICO-MILITARI, UNIVERSITÀ DI PADOVA, PISA E TORINO, *La storiografia militare italiana negli ultimi venti anni*, a cura di G. ROCHAT, Milano, Franco Angeli, 1985. Tra gli studi più recenti abbiamo trovato interessante, per la capacità di dare un quadro sintetico, ma completo e chiaro, della storiografia militare dalla fine degli Anni Trenta ai giorni nostri, N. LABANCA, *Sviluppo e cambiamento nella storia militare dalla Seconda guerra mondiale ad oggi (Development and Change in Writing Military History from the Second World War until today)*. *Storici, storie e teorie*, in «Revue internationale d'histoire militaire», LXXV (2013), 91 (n. mon.: 1938-2013. 75 Ans Commission internationale... cit., pp. 11-81.

²¹⁴ Che era coadiuvato da una Segreteria *ad hoc*, inquadrata nello Stato maggiore della Difesa.

²¹⁵ Le opinioni espresse dal Gruppo di lavoro erano considerate come “orientamenti di esperti”, *desiderata*, da sottoporre ufficialmente all'analisi e alla sanzione dei competenti organi degli Stati maggiori di Forza armata. Cfr. “Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM”, 14 feb. 1968, a firma del capo Ufficio storico, col. [Luigi] Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 7.

ad allora mai trattati o esaminati in modo insoddisfacente²¹⁶. Per avere un quadro completo della storiografia d'interesse militare si riteneva necessario, anzitutto, realizzare una sorta di "inventario" dei pieni e dei vuoti contrassegnanti la storia militare e civile. Tra gli altri intenti del Gruppo c'era quello di ampliare la conoscenza delle fonti, di natura eterogenea, disponibili, mediante la compilazione di una "guida", o di un "catalogo generale", del patrimonio storico-militare, custodito sia da archivi e musei che da privati; e, ancora, quello di attivare contatti stabili e convegni periodici con storici "civili" per acquisire suggerimenti e dibattere, con diversi approcci, temi pertinenti alla storia militare del tempo di pace. Riguardo a quest'ultimo punto, venne deciso di organizzare un convegno di storia militare, tenutosi poi a Roma dal 17 al 19 marzo 1969²¹⁷, per la cui realizzazione si costituì un Comitato misto, composto dai membri del Gruppo di lavoro e da autorevoli personalità del mondo accademico, come gli storici Alberto Maria Ghisalberti, Emilia Morelli e Angelo Tamborra, e dell'Amministrazione archivistica, rappresentata da Leopoldo Sandri, in quel momento sovrintendente dell'Archivio centrale dello Stato²¹⁸.

Nel corso delle sue riunioni il Gruppo discusse anche su quei fattori che, se non superati, potevano ostacolare la realizzazione delle mete sopra elencate, tra cui la

²¹⁶ In verità nel campo degli studi militari gli uffici storici riproposero il loro ruolo tradizionale, consistente nella redazione e diffusione, "mediante pubblicazioni ufficiali, [del]la storia degli eventi militari, così come risulta dai documenti di archivio e tenuta al di fuori della polemica e di valutazioni extra-militari"; invece agli studiosi, "in uniforme o in abito civile, estranei agli uffici storici doveva restare affidata l'incombenza di estendere l'esame e la valutazione critica ad un più vasto e completo campo di argomenti di interesse militare, nonché di esaminare problemi di applicazione della metodologia storica alla storiografia militare". Cfr. M. CAPRIATA, *Discorso*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare...* cit., pp. 9-10.

²¹⁷ Il convegno si svolse presso lo Stato maggiore dell'Aeronautica e, esattamente, nella sala cinematografica e nella sala conferenze internazionali. Per l'intervento dell'Ufficio storico dell'Aeronautica cfr. L.E. AURELIO, *Relazione*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare...* cit., pp. 41-45.

²¹⁸ Per la preparazione e lo svolgimento del convegno il capo del Gruppo di lavoro venne sottoposto alle direttive del Gabinetto del ministro della Difesa. Cfr. "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM", 14 feb. 1968, a firma del capo Ufficio storico, col. [Luigi] Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 7.

cronica scarsità di spazi e di risorse umane qualificate che nuoceva alla stessa attività ordinaria degli uffici storici, come anche la convenienza di snellire le norme e le procedure amministrative²¹⁹ e, ancora, l'esigenza di modificare gli ordinamenti degli uffici, non più rispondenti ai normali compiti di istituto e certamente non conformi alle nuove prospettive di lavoro interforze²²⁰.

La riflessione si focalizzò anche sui musei militari che, come ricordato, rientravano tra i "custodi" del patrimonio storico-militare per il quale si prevedeva una descrizione, in una guida o in un catalogo generale, e, ancora, sulla consultabilità dei documenti conservati dagli uffici storici di Forza armata. Sul primo punto, il confronto con i rappresentanti dell'Esercito e della Marina, provvisti di istituzioni museologiche, contribuì a rafforzare, nelle autorità aeronautiche, la convinzione di dover trovare una soluzione definitiva in merito alla struttura museale dell'Aeronautica militare, unica, tra le Forze armate, a non avere ancora un proprio museo²²¹.

²¹⁹ Per quanto riguardava i problemi amministrativi, il Gruppo di lavoro non chiese un aumento delle risorse economiche bensì l'adozione di strumenti che consentissero una più rapida ed agevole spesa delle somme già stanziare nei singoli bilanci degli uffici storici. Cfr. "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM", 14 feb. 1968, a firma del capo Ufficio storico, col. [Luigi] Straulino, in *ibidem*.

²²⁰ Si arrivò anche a formulare una proposta concreta sul nuovo ordinamento dell'Ufficio storico dell'Aeronautica, inserita in una "Memoria riassuntiva" e presentata al ministro della Difesa dal Gruppo di lavoro interforze nel dicembre 1967. L'ipotesi prevedeva la seguente articolazione: una direzione, una segreteria e amministrazione, una sezione archivio e documentazione e una redazione e sezione interforze. Cfr. "Relazione", s.d. [1968], senza firma ma certamente a cura del capo Ufficio storico dell'Aeronautica, il gen. Lucio Emilio Aurelio, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 6. Venne invece abbandonata l'idea di creare un "super-ufficio storico" attraverso la fusione dei tre uffici storici di Forza armata. Cfr. "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM", 14 feb. 1968, a firma del capo Ufficio storico, col. [Luigi] Straulino, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 7.

²²¹ Nel gennaio 1970 lo Stato maggiore dell'Aeronautica militare costituì il Centro raccolta del materiale storico e scientifico del volo, con sede presso Palazzo a vela di Torino e posto alle dipendenze del Comando della 1ª Regione aerea. Il Centro fu lo strumento principale attraverso cui si arrivò alla creazione del Museo storico dell'Aeronautica militare, inaugurato, nel 1977, presso l'Idroscalo di Vigna di Valle.

Il tema della consultabilità venne ampiamente dibattuto dal Gruppo di lavoro, chiamato spesso in causa anche dal Gabinetto del ministro della Difesa a supporto delle repliche ad alcune “denunce” sulla difficoltà di accesso²²² agli archivi degli uffici storici e sul mancato adeguamento, da parte degli stessi uffici, a quanto disposto dalla legislazione archivistica allora vigente²²³. Ed ancora, per definire l’opinione del nostro Paese sui termini di consultabilità degli archivi, da presentare al 6° congresso internazionale del Consiglio internazionale degli Archivi²²⁴, l’Amministrazione archivistica e la Presidenza del Consiglio dei ministri italiane lavorarono congiuntamente, coinvolgendo, nelle fasi preliminari tese all’acquisizione dei diversi pareri, una serie di amministrazioni statali tra cui il Ministero della difesa; dicastero che, a sua volta, invitò il Gruppo di lavoro, unitamente all’Ufficio centrale per gli studi giuridici e la legislazione²²⁵, ad esprimersi sull’anzidetta tematica²²⁶.

²²² Chiariamo che il termine “accesso” è qui utilizzato in senso generico, senza alcuna connessione con il diritto di consultare i documenti presenti negli archivi correnti e semi-correnti, conservati dalle Pubbliche amministrazioni, secondo la disciplina della l. 7 ago. 1990, n. 241, “Nuove norme sul procedimento amministrativo”. Sulla diversità e sul corretto significato dei termini “consultabilità” e “accesso”, cfr. E. LODOLINI, *Proposte di correzioni al codice dei beni culturali e del paesaggio per il settore degli archivi in particolare, proposte di correzioni di errori materiali e di contraddizioni fra l’uno e l’altro articolo*, in «Archivi», I (2006), 2, p. 11.

²²³ Ad esempio, nel corso del congresso nazionale di scienze storiche, tenutosi a Perugia nell’ottobre 1967, Piero Pieri intervenne rilevando una grave limitazione per gli studiosi di storia militare contemporanea, praticamente impossibilitati a consultare le carte storiche militari. Alle dichiarazioni del prof. Pieri si agganciò la Società degli storici italiani che, attraverso il suo vice presidente, il prof. Giuseppe Martini, chiese al ministro della Difesa sia di permettere la fruizione delle carte custodite dagli uffici storici in base al d.p.r. 30 set. 1963, n. 1409, contenente le norme sull’ordinamento e sul personale degli Archivi di Stato, sia di potenziare gli stessi uffici per incrementare i lavori di riordinamento e descrizione archivistici, altra *conditio sine qua non* per consentire l’utilizzo delle carte. Cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38. Inoltre, R.V.-R.Z. [R. VILLARI-R. ZANGHERI], *Sul congresso nazionale di scienze storiche*, in «Studi storici», VIII (1967), 4, pp. 798-807.

²²⁴ Svoltosi poi a Madrid nel settembre 1968.

²²⁵ Inquadrato nel Ministero della difesa.

²²⁶ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38. Inoltre, A. LOMBARDO, *Il VI congresso internazionale degli archivi a Madrid*, in «Archivi e Cultura», II (1968), 1-2, pp. 222-223; *Il VI congresso internazionale degli archivi, Madrid 3-7 settembre 1968*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XXVIII (1968), 3, pp. 700-707.

Nei documenti attestanti il pensiero del Gruppo di lavoro emerge anche quello dell'Ufficio storico dell'Aeronautica che affermava di consentire agli studiosi "l'accessibilità alla documentazione senza particolare vincoli" e di attenersi "alle disposizioni di legge vigenti in merito agli Archivi storici in generale, per quanto riguarda[va] la consultabilità della documentazione di particolari caratteristiche"²²⁷. I vincoli previsti dalla normativa archivistica del 1963²²⁸ si ritenevano giustificabili – dunque necessari e da non diminuire – sia per garantire obiettività all'indagine storica che per evitare pregiudizi, materiali o morali, a istituzioni o individui²²⁹; competeva poi ai capi degli uffici storici autorizzare la consultazione anticipata, sentite caso mai le superiori autorità e dopo aver verificato il grado di riservatezza dei documenti sulla politica interna o estera dello Stato o su situazioni personali²³⁰.

²²⁷ Comunicazione Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 15 nov. 1967, prot. n. SMA/61/1046/G-18, "Consultazione degli Archivi storici militari", a firma del capo Ufficio storico, col. Luigi Straulino, indirizzata allo Stato maggiore della Difesa, Segret.[eria] interforze per il coordinamento uffici storici di FA, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38. Inoltre, cfr. "Relazione", s.d. [1968], senza firma ma certamente a cura del capo Ufficio storico dell'Aeronautica, il gen. Lucio Emilio Aurelio, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 6. Su questo argomento un po' diverso è il ricordo di Giorgio Rochat, "decano" dei frequentatori esterni degli uffici storici di Forza armata, in particolare di quelli dell'Aeronautica e dell'Esercito, che colloca l'avvio di un'apertura liberale agli archivi militari agli inizi degli Anni Settanta. Cfr. G. ROCHAT, *Note sugli archivi degli uffici storici militari*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari. Lo stato attuale, le funzioni sociali, gli sviluppi. Acta del convegno di studi tenuto a Roma il 19 e 20 ottobre 2005 presso il Comando generale della Guardia di finanza*, a cura di G. GIANNONE, Roma, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2006, pp. 131-132.

²²⁸ D.p.r. 1409/1963, art. 21: "(Limiti alla consultabilità dei documenti) | I documenti conservati negli Archivi di Stato sono liberamente consultabili, ad eccezione di quelli di carattere riservato relativi alla politica estera o interna dello Stato, che diventano consultabili 50 anni dopo la loro data, e di quelli riservati relativi a situazioni puramente private di persone, che lo diventano dopo 70 anni. I documenti dei processi penali sono consultabili 70 anni dopo la data della conclusione del procedimento".

²²⁹ Necessità riconosciute dallo stesso CIA nella sua circ. 22 set. 1967, prot. n. 1546.

²³⁰ Il Gruppo di lavoro interforze si esprime anche sul suggerimento del CIA di definire, per la maggioranza dei documenti di carattere "amministrativo", ossia non politico, ulteriori categorie "aperte" alla fruizione dopo solo trent'anni; categorie considerate "superflue" dal Gruppo di lavoro visto che, secondo la nostra legislazione, tutti i documenti che non rientravano nelle citate restrizioni (cinquanta e settant'anni) erano già liberamente consultabili. Cfr. Stato maggiore della Difesa, Se-

Questo ruolo attribuito ai capi degli uffici storici era, in realtà, una forzatura del citato d.p.r. 1409/1963 che non riconosceva al Ministero della difesa – e, perciò, alle stesse Forze armate che ne erano parte – alcuna eccezione in merito alla sorveglianza esercitata dall’Amministrazione archivistica sulle carte statali nonché all’obbligo di versamento agli Archivi di Stato²³¹ e, di conseguenza, sottoponeva l’Amministrazione militare anche alle disposizioni previste per la consultabilità anticipata dei documenti con carattere riservato²³². L’unica specificità attribuita al comparto della Difesa concerneva l’esenzione dalla costituzione delle commissioni di sorveglianza²³³ e dalle procedure previste per lo scarto dei documenti degli uffici

greteria int.[erforze] coord.[inamento] uff.[ici] storici, “Limiti della consultabilità degli atti di archivio - definizione del ‘punto di vista della Difesa’. Resoconto della riunione del Gruppo di lavoro in data 27 febbraio 1968”, a firma del capo Gruppo di lavoro, gen. Manlio Capriata, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38.

²³¹ Unica amministrazione statale esclusa da tale sorveglianza e dall’obbligo di versamento agli Archivi di Stato era il Ministero degli affari esteri, come sancito dagli artt. 23 e 25 del d.p.r. 1409/1963: “L’esclusione del Ministero degli esteri dalle norme per i versamenti non fa che riconoscere la già esistente situazione che vede quel Ministero affidare la indefinita conservazione dei propri documenti a un suo archivio storico”. Cfr. *Relazione al progetto di decreto del presidente della Repubblica: “Norme relative all’ordinamento ed al personale degli Archivi di Stato”*, in MINISTERO DELL’INTERNO, DIREZIONE GENERALE DEGLI ARCHIVI DI STATO, *La legge sugli archivi*, Roma, s.e. [Ministero dell’interno, Direzione generale degli Archivi di Stato], 1963 (ristampa 1982), commento all’art. 23, dedicato ai versamenti, p. 103.

²³² D.p.r. 1409/1963, art. 21. La stessa confusione interpretativa si riscontrava anche nelle note elaborate dall’Ufficio centrale per gli studi giuridici e la legislazione del Ministero della difesa secondo il quale, ai fini dell’applicazione del d.p.r. 1409/1963, gli archivi degli uffici storici militari non avevano fisionomia autonoma, facendo “parte degli archivi della Difesa, per i quali, peraltro, come per quelli del Ministero degli affari esteri, già sono previste disposizioni di carattere particolare (articoli 23, 25 e 27) in relazione alle peculiari caratteristiche dei documenti conservati in detti archivi”, circostanza inesatta in merito all’art. 23, dedicato all’obbligo di versamento agli Archivi di Stato. Cfr. nota Ministero della difesa, Ufficio centrale per gli studi giuridici e la legislazione, 30 gen. 1968, prot. n. 441, “Coordinamento degli uffici storici di Forza armata: modifiche alla vigente legislazione sugli archivi”, a firma del reggente dell’Ufficio, A.[ndrea] Lugo, indirizzata al Gabinetto del ministro e, per conoscenza, allo Stato maggiore Difesa, Segreteria interforze Uffici storici di Forza armata, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38.

²³³ D.p.r. 1409/1963, art. 25. Cfr. anche il commento all’art. 25, dove tra l’altro si parla di “archivi storici” del Ministero della difesa, senza però alcun commento di sorta, riportato in *Relazione al progetto di decreto del presidente della Repubblica: “Norme relative all’ordinamento... cit.”*, p. 107.

dello Stato²³⁴. Tale punto fu poi regolato, formalmente, solo per una parte degli uffici centrali del Ministero della difesa, con il già ricordato d.p.r. 1478/1965, in base al quale, dopo la costituzione della Direzione generale dei servizi generali, sarebbe stata formata un'unica "commissione per l'eliminazione degli atti di archivio"²³⁵, avente composizione e attribuzioni così come stabilite dal regolamento sugli Archivi di Stato del 1911²³⁶.

Sebbene il Gruppo di lavoro interforze rappresentò un utile, e reale, terreno di confronto e conoscenza tra gli uffici storici di Forza armata e tra questi e l'ambiente "civile" – storici e archivisti "laici"²³⁷ –, la sua gestione ben presto divenne complessa per le ridotte risorse degli uffici storici, tanto che già il 31 dicembre 1970 il capo di Stato maggiore della Difesa dispose il suo scioglimento. Per non disperdere i risultati positivi raggiunti dal Gruppo, lo stesso capo di Stato maggiore affidò al

²³⁴ D.p.r. 1409/1963, art. 27. Cfr. anche il commento all'art. 27 riportato in *Relazione al progetto di decreto del presidente della Repubblica: "Norme relative all'ordinamento..."* cit., p. 109.

²³⁵ In sostituzione delle commissioni per l'eliminazione degli atti di archivio operanti presso le direzioni generali personali civili e affari generali di ciascuna Forza armata.

²³⁶ D.p.r. 1478/1965, art. 47. Il regolamento sugli Archivi di Stato del 1911, approvato con il regio decreto n. 1163, disciplinava, all'art. 69, le operazioni di scarto degli atti dei tribunali e degli uffici amministrativi statali, attribuendo la competenza ad un'apposita commissione, designata, di volta in volta, dal ministro competente e composta, per le amministrazioni centrali, da due funzionari superiori dell'Amministrazione alla quale le carte appartenevano e dal "soprintendente" dell'Archivio del Regno (poi Archivio centrale dello Stato); gli elenchi, con le proposte di scarto, compilati dalla suindicata commissione, accompagnati da una relazione riassuntiva delle ragioni dell'eliminazione, dovevano essere trasmessi al Ministero dell'interno – che allora inquadrava l'Amministrazione archivistica – cui competeva il rilascio dell'autorizzazione allo scarto. Sulla presenza degli archivi storici militari nella normativa di carattere primario vigente negli Anni Sessanta cfr. anche G. SILENGO, *Note sui rapporti tra Archivi di Stato e uffici militari*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XXIX (1969), 3, pp. 771-774; F. PUSCEDDU, *Qualche altra considerazione sugli archivi militari*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», XXX (1970), 2, pp. 412-417; E. LODOLINI, *Norme sugli archivi storici militari nella recente legislazione*, in «Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio storico» dello Stato maggiore dell'Esercito, IV (2004), 7-8, pp. 291-292 e 294-296; Id., *L'ingresso dell'archivistica negli archivi storici militari*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare. Temi e problemi*, a cura di F. RIZZI-F. CARBONE-A. GIONFRIDA, Roma, Ministero della difesa, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2012, pp. 14-18.

²³⁷ Termine usato in contrapposizione con quello di "clerici", i militari, utilizzato da Alberto Maria Ghisalberti nel suo intervento al convegno sulla storia militare del 1969, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare...* cit., p. 55.

capo dell'ufficio storico di Forza armata più anziano e all'Ufficio addestramento e regolamenti dello Stato maggiore della Difesa, il compito di indirizzare e coordinare l'azione degli uffici storici nel settore della storiografia militare; tale organizzazione embrionale fu regolarizzata e consolidata nel 1986, anno di istituzione della Commissione italiana di storia militare²³⁸.

2.3. I progetti e le iniziative per la creazione del museo dell'Aeronautica militare

Nell'immediato secondo dopoguerra ci fu un ritorno di attenzione, da parte delle autorità della Forza armata, sul museo aeronautico ma con modalità attestanti, a nostro avviso, l'assenza di un'idea precisa sul futuro dell'ente che aspettava da oltre trent'anni di venire alla luce. Questa è, difatti, la lettura che diamo alla comunicazione dell'Ufficio del segretario generale dell'Aeronautica, diffusa con il foglio d'ordini 10 nov. 1948, n. 32, avente ad oggetto la costituzione a Roma, per iniziativa dell'Associazione culturale aeronautica, del Centro di raccolta per la formazione del "Museo nazionale aeronautico storico e tecnico". La finalità generale del Museo era quella di "documentare l'opera delle generazioni anziane ed istruire all'opera le generazioni nuove". Meta che si voleva raggiungere attraverso le seguenti azioni: raccolta, conservazione, esposizione e implementazione del materiale atto ad istruire sul progresso della scienza, della tecnica e dell'organizzazione, in campo civile e militare, sia in Italia che all'estero; creazione di un luogo di "attrazione didattica e spirituale", aperto alla visita e alla "meditazione" degli italiani e degli stranieri che lo avrebbero visitato. Per la formazione delle collezioni del costituendo Museo, il Centro di raccolta chiedeva l'invio, in forma di donazione immediata o in eredità, di un'ampia gamma di materiali, di qualsiasi

²³⁸ Sull'attività del Gruppo interforze, oltre alle fonti già indicate, cfr. il carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1. Inoltre, cfr. M. CAPIRIATA, *Discorso*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare...* cit., pp. 9-17; E. GRAZIANI, *Introduzione*, in UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *Atti dell'Ufficio storico della Marina militare (1913-1990). Inventario*, a cura di E. GRAZIANI-M.R. MAININI, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2007, pp. 58-59.

epoca e Paese, attinenti alle istituzioni, enti, personalità, avvenimenti e argomenti collegati al settore aeronautico, ossia manoscritti, dattiloscritti, “diari storici”, epistolari, documenti fotografici, iconografici, cartografici e filmici; pubblicazioni a stampa, di carattere sia monografico che periodico e di natura scientifica, tecnica, storica, narrativa e celebrativa; biografie e necrologie; quadri, statue, francobolli, bandiere, gagliardetti, distintivi, medaglie e “cimeli di vario genere”; modellini di aeroplani, idrovolanti, elicotteri, motori e modellini di autoveicoli logistici e sperimentali; plastici di aeroporti, idroscali, cantieri e arsenali; parti di aeromobili, specialmente strumenti di bordo, armi e attrezzature; campioni di materiale da costruzione e da consumo nonché di materie prime e semilavorate come, ad esempio, legni, metalli, gomme, tele, vernici, colle, materie plastiche, sostante luminescenti, cavi, profilati e giunzioni. La comunicazione terminava con il seguente invito da parte dell'Ufficio del segretario generale: “trattandosi di una istituzione altamente utile al prestigio e al progresso dell'Aeronautica, la si raccomanda all'attenzione di direzioni, enti, comandi, reparti e del personale tutto in servizio e in congedo, affinché ciascuno contribuisca alla sua attuazione e al suo svolgimento, con suggerimenti e con donativi. Particolare segnalazione al riguardo dovrà essere fatta alle famiglie dei caduti”. Ora, a parte l'approccio museografico poco scientifico e decisamente datato che emerge dalla lettura degli scopi del Museo e il loro sovrapporsi ad alcune delle finalità dello stesso Ufficio storico aeronautico²³⁹, tutta l'operazione segnava, di fatto, un arresto del progetto finalizzato alla creazione di un museo di proprietà della Forza armata, sebbene l'operazione fosse gestita dall'Associazione culturale aeronautica, strettamente correlata ai vertici aeronautici, anzi voluta da quest'ultimi, soprattutto dall'on. Luigi Gasparotto²⁴⁰ e dal gen. Mario Ajmone-Cat, allora, rispettivamente, ministro dell'Aeronautica e capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. Lo stesso Ajmone-Cat aveva incaricato

²³⁹ Alludiamo alla raccolta di alcune tipologie di fonti – diari storici, documentazione fotografica e cartografica, pubblicazioni d'interesse storico-aeronautico e storico-militare – che era allora attribuita, istituzionalmente, all'Ufficio storico della Forza armata.

²⁴⁰ Che fu il primo presidente dell'Associazione.

il gen. Amedeo Mecozzi di istituire l'Associazione nel 1945, con l'intento di assegnarle, per opportunità politica, anche il ruolo di casa editrice della «Rivista Aeronautica» che, dopo l'interruzione nel giugno 1943, aveva ripreso le sue pubblicazioni appunto nel 1945²⁴¹. Abbiamo scritto “per opportunità politica” in quanto le autorità aeronautiche volevano dar vita, senza essere direttamente coinvolte, a uno strumento di diffusione di posizioni difensive dell'autonomia e dell'indipendenza dell'Aeronautica militare, messe, come già accennato, in discussione negli anni immediatamente successivi alla fine della Seconda guerra mondiale²⁴². Non fu quindi un caso che la carica di direttore della nuova «Rivista Aeronautica» fosse conferita allo stesso Mecozzi, il cui pensiero era ispirato al binomio “cooperazione e indipendenza”; come non fu un caso la sua estromissione, nel 1950, dalla direzione del periodico²⁴³, causata sia dal rifiuto che esprime, in nome del suo concetto d'indipendenza nazionale, nei confronti dell'inserimento delle Forze armate italiane in organizzazioni internazionali, riconosciuto dalla stessa Costituzione repubblicana, sia per la sua opposizione riguardo all'opzione atomica nella quale gli Stati Uniti d'America e la NATO vedevano

²⁴¹ L'Associazione, eretta in ente morale con il d.p.r. 24 nov. 1949, n. 1158, aveva sede a Roma e come scopi quelli di contribuire all'incremento e alla propagazione della cultura aeronautica e dello spirito aviatorio, soprattutto promuovendo e curando circoli di cultura, biblioteche, edizione e diffusione di pubblicazioni, periodiche o non, rapporti con studiosi e con associazioni, anche straniere, affini negli interessi e finalità; inoltre, gestiva la Libreria degli aviatori, con sede nella Capitale, finalizzata alla vendita di pubblicazioni, italiane e straniere, specialmente, ma non esclusivamente, utili agli aviatori e ai militari delle Forze armate. Cfr. ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA, *Statuto*, Roma, Aeronautica, Stab. fotomeccanico, 1949, pubblicato anche in «Rivista Aeronautica», n.s., XXI (1945), 1-3, pp. 125-128.

²⁴² “Una «Rivista Aeronautica» si è pubblicata fino al giugno 1943; questa che ora inizia a pubblicarsi è erede dell'antica, che aveva molti anni di vita operosa, ma non è la ripresa. | Quella era promossa dal Ministero dell'aeronautica e doveva seguirne le direttive; alla pubblicazione di questa il Ministero ha dato il consenso, e non ha posto altre condizioni se non di servire con serietà la rinascita in Italia degli studi aeronautici civili e militari, ed il risorgere dello ‘spirito’ aviatorio italiano, che per di più di un trentennio ha dato prove non dimenticabili e non è spento, come i nostri aviatori combattenti dimostrano”, cfr. *Volontà di lavorare*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXI (1945), 1-3, p. 5.

²⁴³ Nel 1953 Mecozzi lasciò, definitivamente, anche la redazione della rivista.

una garanzia contro le consistenti forze convenzionali messe in campo dall'Unione Sovietica e dai suoi alleati²⁴⁴.

Anche l'iniziativa dell'Associazione culturale aeronautica non ebbe seguito tanto che già agli inizi degli Anni Cinquanta si profilò una strada alternativa per la formazione del museo dell'Aeronautica. Difatti, nel 1952, in occasione del quinto centenario della nascita di Leonardo da Vinci, l'apposito Comitato nazionale per le onoranze, presieduto dall'on. Achille Marazza, aveva ottenuto, tramite il Ministero della difesa, la collaborazione delle Forze armate per l'esecuzione di studi e ricerche e la ricostruzione delle macchine vinciane interessanti il volo, i mezzi navali e le armi terrestri. Pertanto, su disposizione del ministro della Difesa, fu nominata la Commissione studi per le onoranze a Leonardo, costituita da un rappresentante per ciascuna Forza armata; per l'Aeronautica militare fu scelto il cap. Alberto Mario Soldatini, per l'Esercito il magg. gen. Giovenale Argan e per la Marina il col. del Genio navale Luigi Tursini. I tre ufficiali, stabilite di comune accordo alcune norme da seguire nella ricerca e nella costruzione dei modelli, procedettero nel lavoro ognuno con i propri mezzi e per proprio conto, affidando però al rappresentante dell'Aeronautica il compito di progettare e realizzare un unico allestimento decorativo per la presentazione dei modelli delle tre Forze armate.

Il cap. Soldatini prese, dunque, gli opportuni contatti con il Comitato nazionale per le onoranze a Leonardo da Vinci e, poi, con il costituendo Museo nazionale della scienza e della tecnica di Milano²⁴⁵, con il proposito di ottenere l'assegnazione formale dello spazio destinato ad accogliere il materiale predisposto dalla Difesa. Cominciò da questo momento una particolare, intensa e fattiva collaborazione con il

²⁴⁴ Sul pensiero mecozziano del secondo dopoguerra cfr. A. MECOZZI, *Guerra agli inermi ed aviazione d'assalto*, Roma, Libreria dell'Orologio, 1965; ID., *Aquila rossa. Direttiva*, Roma, stampa a cura dell'autore, 1969; ID., *Le sorti progressive dell'Aeronautica militare*, Roma, Soc. multigrafica editrice, 1970; ID., *Direttiva per l'aviazione militare*, in «I quaderni della Rivista Aeronautica», I (2006), 1, pp. 20-34.

²⁴⁵ Museo che avrebbe iniziato la sua attività nel febbraio 1953, proprio con l'inaugurazione, nelle sue gallerie, della mostra vinciana.

presidente del Museo della scienza e della tecnica, l'ing. Guido Ucelli di Nemi, per riuscire a realizzare, entro il 1952, quanto predisposto.

Fin dall'inizio il sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, il gen. Domenico Ludovico, incaricò il cap. Vittorio Somenzi, dell'Ufficio studi dello Stato maggiore, di affiancare il cap. Soldatini nell'opera di ricerca e di studio; opera che si rivelò preziosa visto che permise all'Aeronautica di presentarsi alla cerimonia celebrativa con delle indiscusse novità nel campo dell'interpretazione dei codici vinciani, grazie all'individuazione di elementi probanti per ricostruire macchine per il volo fino allora mai prese in considerazione come tali.

Subito dopo l'inaugurazione del Museo nazionale della scienza e della tecnica nacque e prese forma l'idea di dedicare un settore dell'edificio a "Museo nazionale dell'Aeronautica"²⁴⁶, ove contenere tutto il materiale storico e i modelli che testimoniassero l'aspirazione umana al volo, dalle origini fino al 1910. Pertanto, da un lato, la Forza armata iniziò lo studio circa la migliore forma per un'eventuale partecipazione al progetto²⁴⁷ e, dall'altro, l'ing. Ucelli di Nemi lavorò alacremente per assicurare quanto necessario allo scopo, ottenendo dal Comune di Milano circa 40.000 mq di terreno compreso fra l'edificio del Museo (piazza San Vittore), via di San Vittore, largo di Sant'Ambrogio, via Olona e via Giambattista Vico. Inoltre, il presidente del Museo nazionale della scienza e della tecnica ottenne, dall'Ente fiera di Milano, la donazione di un padiglione metallico, da erigere sul terreno ottenuto e da dedicare al settore del volo e al suo sviluppo tra il 1910 e il 1950. Nel gennaio 1953, su proposta del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, il segretario generale dell'Aeronautica dispose l'inizio dei lavori inerenti alla collo-

²⁴⁶ In alcuni documenti la struttura viene denominata anche "Museo nazionale del volo".

²⁴⁷ Un punto che venne subito chiarito fu che l'Aeronautica militare, tramite l'Ufficio storico del suo Stato maggiore, avrebbe dato, in temporaneo deposito al Museo nazionale della scienza e della tecnica di Milano, il materiale storico di carattere aeronautico che avrebbe ritenuto opportuno mettere a disposizione degli studiosi e dei visitatori e che, cosa importante, tale materiale sarebbe rimasto di esclusiva proprietà della Forza armata che poteva ritirarlo, momentaneamente o definitivamente, dandone, naturalmente, opportuno preavviso alla Presidenza del Museo; infatti, la sistemazione del museo dell'Aeronautica militare a Roma, in quel momento considerata "improbabile", rimaneva l'obiettivo finale delle autorità aeronautiche.

cazione momentanea del materiale storico aeronautico, in attesa di una sede propria e confacente; progetto che fu assegnato alla supervisione del capo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica, il col. Vincenzo Lioy, coadiuvato dal cap. Soldatini, allora in forza alla Sezione stampa dell'Ufficio del segretario generale dell'Aeronautica. Venne dunque stanziato, dalla Forza armata, un primo contributo per la sistemazione del padiglione metallico e vennero predisposti precisi studi di fattibilità sull'allestimento da realizzare; nel contempo, in attesa che fossero completati i locali e gli spazi di Milano, si provvide a reperire quanti più cimeli possibile, in modo da evitare che ulteriori ritardi provocassero la scomparsa, per deterioramento e per incuria, di quel poco allora rimasto²⁴⁸. Oltre a ciò, in occasione della partecipazione dell'Aeronautica militare alla Fiera del Levante di Bari, svoltasi nel 1953, il comandante della 4ª ZAT dette incarico al cap. Soldatini e al cap. Somenzi di progettare e allestire un padiglione dedicato al tema “dall'Aeronautica all'astronautica”, avendo cura che i modelli dei velivoli e i plastici fossero eseguiti in maniera tale da poter poi essere immessi nella nascente struttura museale di Milano. La documentazione rintracciata presso l'Ufficio storico dell'Aeronautica non consente di ricostruire le motivazioni che impedirono, alla fine, la firma della convenzione tra la Forza armata e il Museo nazionale della scienza e della tecnica, anche se dalla lettura di alcune carte non è azzardato ipotizzare che una delle possibili ragioni,

²⁴⁸ Ne fu dimostrazione la vicenda della raccolta costituita presso il Reparto sperimentale alta velocità di Desenzano del Garda, voluta dal comandante del Reparto, il col. Mario Bernasconi, composta dagli idrovolanti da corsa costruiti per le coppe Schneider e per i primati di velocità degli Anni Venti e Trenta del Novecento. L'ultima testimonianza della raccolta risaliva al periodo che seguì la fine del Secondo conflitto mondiale, grazie alle prove fotografiche di militari americani. Nel marzo del 1949, l'ing. Mario Castoldi, avute notizie allarmanti sullo stato di conservazione di detta raccolta, fece un sopralluogo a Desenzano, dove verificò, “con raccapriccio”, la scomparsa della maggior parte degli idrovolanti e le condizioni disastrose di quelli ancora presenti: “Da informazioni assunte risulta che lo scempio è stato compiuto dai soldati del Reparto, che per la mancanza di sorveglianza da parte del comandante del Reparto (che si recava ogni giorno a Milano) hanno demolito gli apparecchi per venderne i rottami”. Cfr. “Pro-memoria per il sig. ing. Guido Ucelli”, 15 ott. 1951, a firma dell'ing. Mario Castoldi, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “G-18-1. Museo storico. Musei aeronautici. Centro raccolta mater.[iale] storico e scientifico del volo - Torino”, fasc. “III/12. Museo nazionale Aeronautica. Mostre ed esposizioni”.

probabilmente la principale, potrebbe essere l'altissimo costo richiesto, alle autorità militari, per la costruzione *ex novo* delle infrastrutture necessarie²⁴⁹.

Nel 1961, in occasione delle celebrazioni per il centenario dell'unità d'Italia a Torino, venne allestita, all'interno dell'esposizione "Italia '61", una mostra dell'Aeronautica militare nel Palazzo a vela, sito nel quartiere di Nizza Millefonti: fu l'occasione per rimettere al centro l'ingarbugliato affare, mai risolto, del museo aeronautico. Così, si pensò di chiudere, positivamente, la tormentata storia della struttura museale aeronautica con il rendere permanente, a celebrazioni finite, la mostra allestita per il centenario e di realizzare finalmente, intorno al materiale esposto, il Museo aeronautico nazionale. Per questo, nel 1962, l'Aeronautica decise di avviare trattative con il Comune di Torino per concordare la cessione in uso del Palazzo a vela²⁵⁰. Nel 1964 venne sottoscritta una convenzione con la quale il Municipio torinese cedeva l'immobile, in uso ventennale, dietro il pagamento, da parte dell'Aeronautica, di un canone annuale simbolico di lire 30.000; inoltre, vennero effettuati anche dei lavori demaniali, a carico delle due amministrazioni, per la sistemazione della sede. Questa volta la creazione del museo aeronautico parve un'ipotesi davvero realizzabile anche perché si inseriva in un momento storico particolarmente favorevole per i beni culturali delle Forze armate, comprovato dalle iniziative intraprese, negli anni 1967-1970, dallo Stato maggiore e dal ministro

²⁴⁹ Sulla vicenda cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "G-18-1. Museo storico. Musei aeronautici. Centro raccolta mater.[iale] storico e scientifico del volo - Torino", fasc. "III/12. Museo nazionale Aeronautica. Mostre ed esposizioni", "3/12. Mostra Leonardo. Bilancio", "G-18-1. Museo Aeronautica. Vedi art. Rivista Aeron.[autica] pag. 488 giugno 1928", "Museo nazionale della scienza e della tecnica. Via S. Vittore, 21 Milano e "Sig. col. Vincenzo Lioy". Le sottolineate lacune documentarie potrebbero derivare anche dal fatto che, a partire dalla fine degli Anni Cinquanta, la costituzione del museo aeronautico divenne specifica competenza dell'Ufficio del segretario generale dell'Aeronautica militare, il cui archivio non è conservato dall'Ufficio storico dell'Aeronautica né dall'Archivio centrale dello Stato, istituto di conservazione, quest'ultimo, che, in base alla normativa archivistica, sia previgente che vigente, avrebbe dovuto ricevere in versamento l'archivio dell'Ufficio predetto, quest'ultimo appartenente all'area tecnico-amministrativa del Ministero della difesa-Aeronautica.

²⁵⁰ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "G-18-1. Museo storico. Musei aeronautici. Centro raccolta mater.[iale] storico e scientifico del volo - Torino", fasc. "Museo e salone dell'Aeronautica".

della Difesa, rivolte, come già accennato, all'individuazione e all'adozione di una nuova politica di tutela, valorizzazione e fruizione di tutto il patrimonio storico militare, compreso quello museale²⁵¹; iniziative che, ricordiamo, contribuirono alla creazione, nel 1970, del Centro raccolta del materiale storico e scientifico del volo, con sede presso Palazzo a vela di Torino.

²⁵¹ Ci riferiamo, segnatamente, all'esperienza del citato Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze per l'attività degli uffici storici di Forza armata.

3. DAGLI ANNI SETTANTA ALLA FINE DEGLI ANNI NOVANTA

3.1. L'Ufficio storico negli Anni Settanta

Dal 1° ottobre 1972 l'Ufficio storico cessava di dipendere dal capo di Stato maggiore e passava nuovamente alle dirette dipendenze del sottocapo dello stesso organo di vertice²⁵² e, a partire dal 1° gennaio 1973, veniva articolato sulla Segreteria ed amministrazione, sulla 1ª Sezione redazione, che comprendeva anche la Biblioteca, e sulla 2ª Sezione ricerche storiche, in cui erano inseriti l'Archivio e l'Emeroteca.

In generale spettavano all'Ufficio storico i seguenti compiti: reperire, ordinare e conservare ogni documentazione ("atti, pubblicazioni ufficiali, fotografie, ecc.") d'interesse storico-aeronautico per fornire dati e notizie alle autorità superiori (per attività lavorativa e di studio), per integrare la preparazione culturale e professionale del personale aeronautico attraverso la divulgazione d'informazioni e studi agli enti e reparti della Forza armata e per fornire, con le restrizioni e le modalità stabilite, notizie e dati richiesti da enti militari, civili e privati; programmare, impostare e realizzare studi e pubblicazioni di carattere storico per le sopracennate esigenze; seguire, quale organo tecnico competente dello Stato maggiore, le attività dei centri di studio e ricerche storico-aeronautiche e concorrere, se il caso, ai loro lavori; esprimere il parere di competenza sulla validità e attendibilità di studi e pubblicazioni, scientifiche o divulgative, di carattere storico; effettuare, in proprio o valendosi di collaboratori esterni, traduzioni di opere e pubblicazioni storiche.

Le competenze specifiche del capo Ufficio riguardavano la direzione, il coordinamento e il controllo, sulla base delle direttive del sottocapo di Stato maggiore, delle attività dell'Ufficio storico e, ancora, la cura dei contatti con i dirigenti di uffici

²⁵² Circ. Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto ordinamento e personale, 25 set. 1972, prot. n. SMA11/4133-G-2-2, "Dipendenza dell'Ufficio storico dell'AM", a firma, per il capo di Stato maggiore, del sottocapo di Stato maggiore, gen. Renzo Marches, indirizzata al Ministero della difesa, Direzione generale per il personale militare dell'Aeronautica e, per conoscenza, agli Stati maggiori della Difesa, dell'Esercito e della Marina, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 1, fasc. 4.

storici militari, nazionali e stranieri, con studiosi e scrittori di argomenti storico-aeronautici, con i direttori di riviste specializzate o interessate a problemi e fatti storici.

La Segreteria ed amministrazione doveva svolgere “i normali compiti di segreteria”: fornire agli enti competenti dello Stato maggiore i dati pertinenti alla formulazione dello stato di previsione della spesa in relazione alle esigenze derivanti dagli impegni dell’Ufficio; predisporre l’utilizzazione dei fondi assegnati per la realizzazione di opere edite a cura dell’Ufficio e per l’acquisto di pubblicazioni, raccolte e documenti di interesse storico; fornire alla Direzione generale dei servizi generali del Ministero della difesa i dati per la formulazione dei capitolati tecnici relativi alle pubblicazioni da realizzare; segnalare alla stessa Direzione generale le esigenze di acquisto, di rilegatura e “manutenzione” di pubblicazioni, libri, riviste e raccolte storico-militari nonché le necessità di abbonamento a quotidiani e riviste di interesse storico-economico; cedere al Poligrafico dello Stato le pubblicazioni edite dall’Ufficio e destinate alla vendita; provvedere alla spedizione delle opere realizzate a cura dell’Ufficio e mantenere il carteggio correlato.

Alla 1^a Sezione redazione venivano assegnate la programmazione, l’organizzazione e la realizzazione di studi e ricerche di storia aeronautica e l’acquisizione della documentazione di interesse aeronautico; la cura, delimitata alle attribuzioni conferite dal capo Ufficio, dei rapporti con gli uffici storici militari, nazionali ed esteri, anche attraverso la partecipazione a comitati e congressi; l’elaborazione, in collaborazione con la 2^a Sezione, del parere sull’attendibilità e validità delle opere storiche edite da altri enti o da privati; la compilazione e la diffusione di note e pubblicazioni a carattere storico-aeronautico; la supervisione e la revisione delle bozze delle pubblicazioni realizzate a cura dell’Ufficio; l’acquisizione di opere e pubblicazioni storiche, nazionali e straniere, direttamente o indirettamente interessanti la storia aeronautica; la segnalazione, alla Segreteria, delle riviste, delle pubblicazioni e dei periodici a cui abbonare l’Ufficio; l’organizzazione della Biblioteca dell’Ufficio storico.

La 2^a Sezione ricerche storiche doveva rintracciare e raccogliere dati e notizie su fatti e avvenimenti, di particolare interesse, afferenti alle attività quotidiane della

Forza armata; studiare e definire, in coordinamento con i competenti reparti dello Stato maggiore, i limiti di utilizzazione e diffusione di documenti e notizie storiche; fornire, in collaborazione con la 1ª Sezione, il parere sull'attendibilità e validità delle opere storiche edite da altri enti o privati; ricercare, accertare e segnalare dati e notizie storiche alle istituzioni, agli enti e ai privati²⁵³; individuare e acquisire pubblicazioni, "carteggi, atti e documenti", nazionali e stranieri, direttamente o indirettamente interessanti le vicende aeronautiche e provvedere alla loro conservazione con i mezzi più idonei ("microfilm, fotocopie, nastri magnetici, ecc."). Attribuzioni specifiche venivano conferite all'Archivio e all'Emeroteca, entrambi incardinati, come detto, nella 2ª Sezione: al primo spettava l'"archiviazione", la conservazione, l'aggiornamento e l'utilizzazione della documentazione storica; alla seconda la collezione e la raccolta, sistematica, di notizie e dati d'interesse storico, rilevati da pubblicazioni, riviste e quotidiani²⁵⁴.

Un provvedimento di rilievo per l'Ufficio storico fu quello adottato dal 1° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica nel maggio 1976, avente ad oggetto il riordinamento delle biblioteche dell'Aeronautica militare: a decorrere dal 1° maggio, la Biblioteca centrale dello Stato maggiore²⁵⁵ cessava di dipendere dal Reparto ser-

²⁵³ L'Ufficio storico forniva informazioni a soggetti stranieri tramite il SIOS.

²⁵⁴ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 12. Le tabelle ordinarie organiche dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare del gennaio 1974 riconfermarono, in relazione all'Ufficio storico, quanto sancito nel 1972-1973, ossia la sua posizione a staff del sottocapo di Stato maggiore e la sua articolazione interna (Segreteria ed amministrazione, 1ª Sezione redazione e 2ª Sezione ricerche storiche). Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1.

²⁵⁵ La Biblioteca centrale dello SMA rappresentava la continuazione della Biblioteca centrale del Ministero dell'aeronautica, creata nel 1929 e dipendente, di massima, dal Gabinetto del ministro. Il primo nucleo bibliografico era stato formato con libri e pubblicazioni esistenti presso le varie direzioni generali del dicastero e poi ampliato con l'acquisto di volumi e pubblicazioni di carattere militare, storico, scientifico, politico e narrativo, raggiungendo, alla fine del 1939, una dotazione di circa 14.000 volumi. Come già accennato, tra le funzioni attribuite alla Biblioteca centrale del Ministero rientrava anche quella di provvedere all'acquisto del materiale bibliografico per tutti gli enti centrali della Regia aeronautica, previa autorizzazione di un'apposita "Commissione" o, nei casi d'urgenza, del Gabinetto del ministro. A causa degli eventi seguiti all'8 settembre 1943, circa 4.000 volumi della Biblioteca centrale andarono smarriti per cause "varie", mai indagate e chiarite. La Biblioteca centrale riprese a funzionare dopo la fine del Secondo conflitto mondiale, dedicando

vizi centrale AM e transitava alle dipendenze dell'Ufficio storico. La struttura di quest'ultimo veniva, di conseguenza, modificata con la costituzione della 3ª Sezione biblioteche²⁵⁶; Sezione che diventava responsabile sia del funzionamento e accesso alla nuova Biblioteca centrale AM²⁵⁷, ottenuta dalla fusione della citata Biblioteca centrale del Reparto servizi centrale AM con le preesistenti Biblioteca storica dell'Ufficio storico e Biblioteca tecnico-scientifica del 5° Reparto dello Stato maggiore, sia del funzionamento e della fruizione di tutte le altre biblioteche della Forza armata, costituite dalle biblioteche delle scuole, dei reparti e degli enti AM e dalle biblioteche circolanti²⁵⁸. Lo stesso provvedimento del maggio 1976 dispo-

i suoi sforzi principalmente alla ricostruzione e arricchimento del suo patrimonio librario. Tra le altre azioni ricordiamo, per gli anni 1946-1949, quella in favore dell'attività culturale del personale aeronautico dislocato sul territorio, basata sulla creazione e funzionamento di una "biblioteca circolante" presso gli enti periferici, sprovvisti, in quel periodo, di qualsiasi dotazione di libri e pubblicazioni. Tale esperienza ebbe poi termine all'inizio degli Anni Cinquanta quando furono costituite delle biblioteche presso ogni comando di ZAT e di Aeronautica insulare, alimentate periodicamente dalla Biblioteca centrale dello SMA con pubblicazioni acquistate su segnalazione dello Stato maggiore della Forza armata. Cfr. V. LIOY, *L'Ufficio storico...* cit., pp. 4-5.

²⁵⁶ Dal maggio 1976 l'articolazione dell'Ufficio storico prevedeva, dunque, la Segreteria ed amministrazione, la 1ª Sezione redazione, la 2ª Sezione ricerche storiche, comprendente l'Archivio storico e l'Emeroteca, e la 3ª Sezione biblioteche.

²⁵⁷ Con sede a Palazzo dell'Aeronautica.

²⁵⁸ Le finalità generali delle biblioteche aeronautiche riguardavano l'aggiornamento tecnico-scientifico e professionale su argomenti interessanti le Forze armate e, in particolare, l'Aeronautica militare; l'acquisizione di dati e pubblicazioni sulla storia e sull'evoluzione dell'Aeronautica militare e la formazione di una cultura storico-militare, focalizzata sui problemi di Forza armata; l'orientamento e l'aggiornamento culturale letterario-ricreativo del personale. Tra la fine degli Anni Settanta e l'inizio degli Anni Ottanta, le biblioteche dell'Aeronautica erano costituite dalla Biblioteca centrale AM, dipendente dallo Stato maggiore per il tramite della 3ª Sezione biblioteche dell'Ufficio storico; dalle biblioteche delle scuole, costituite dalla Biblioteca della Scuola di guerra aerea, con sede a Firenze, dalla Biblioteca dell'Accademia aeronautica, stanziata a Pozzuoli, e dalle biblioteche delle scuole di volo e specialisti dell'AM, dipendenti dalla direzione studi degli enti di appartenenza; dalle biblioteche dei reparti e degli enti della Forza armata, dipendenti dalla sezione benessere e sport dell'ufficio comando del reparto o dell'ente cui appartenevano; dalle biblioteche circolanti che non erano strutture organicamente costituite bensì semplici raccolte di volumi, composte da "prestiti" temporanei di un numero limitato di pubblicazioni richieste alla Biblioteca centrale AM dagli enti e reparti vicini per i quali, dato l'esiguo numero del personale e l'attività svolta, non era contemplata la formazione di una vera e propria biblioteca. Per la gestione delle biblioteche aeronautiche si prevedevano le figure di "direttore" e "bibliotecario", accentrate, però, in personale che aveva già altri incarichi e per le quali non si richiedeva una specifica competenza nelle discipline

neva che la programmazione dei fondi, e il controllo operativo degli stessi, per tutte le biblioteche dell'Aeronautica rimanesse accentrata presso la Sezione affari economici del 5° Reparto dello Stato maggiore; ma, in relazione alla nuova Biblioteca centrale della Forza armata, tale competenza della Sezione affari economici veniva subordinata alle indicazioni dell'Ufficio storico. A quest'ultimo venne poi demandata la costituzione della Commissione per l'acquisto delle pubblicazioni, formata da rappresentanti dei reparti dello Stato maggiore e avente il compito di vagliare le esigenze segnalate dagli utenti (enti e personale della Forza armata) e poi di decidere sugli acquisti del materiale edito, anche in base alle direttive avute dai superiori gerarchici e ai fondi disponibili²⁵⁹.

Negli Anni Settanta l'Ufficio storico continuò il recupero e la “catalogazione” dei carteggi, dei diari storici, delle relazioni periodiche e delle memorie storiche, organizzando il materiale principalmente per evento bellico, per tema e per tipologia documentaria, conferendogli, così, quei lineamenti fisici che, di massima, sono rimasti immutati nel tempo e sono la cifra distinguente la configurazione del patrimonio documentario oggi custodito dall'Ufficio²⁶⁰.

I complessi documentari più consistenti riguardavano il “periodo pioneristico dell'Aeronautica” (formato da carte di varia provenienza, prodotte tra il 1909 e il

biblioteconomiche e bibliografiche. Era anche previsto l'accesso al personale delle altre amministrazioni pubbliche e ai privati e, ancora, era prescritto, per l'attività di catalogazione, l'uso del sistema di classificazione decimale Dewey. Tra i pochi documenti sulle biblioteche aeronautiche rintracciati cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Regolamento biblioteche AM*, Roma, s.e. [Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico], 1978; Id., *Regolamento biblioteche AM*, Roma, s.e. [Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico], 1980.

²⁵⁹ Circ. Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto, 21 mag. 1976, prot. n. SMA 11/2601/G-51/2-1/51, “Riordinamento delle biblioteche AM”, a firma del gen. Giuseppe Pesce e del capo 1° Reparto, gen. Michele Sicoli, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 8. Cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1.

²⁶⁰ Come già ricordato, nel 1972 i carteggi storici furono trasferiti dai locali seminterrati di Palazzo dell'Aeronautica ai locali siti al piano terra, di fronte alla scala B del Palazzo. Cfr. Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, “L'Ufficio storico dell'AM”, a cura del col. D.[omenico] Bianchi, Roma, 1976, dattiloscritto con correzioni e integrazioni manoscritte, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 13.

1914), la Campagna di Libia del 1911-1912, la Prima guerra mondiale, la Regia aeronautica²⁶¹, la Guerra d'Etiopia del 1935-1936, la Guerra civile spagnola del 1936-1939, la Seconda guerra mondiale, la Guerra di liberazione e la “guerra partigiana” e, ancora, l’“Aviazione della Repubblica sociale italiana”. Altri nuclei, in parte creati artificiosamente dall’Ufficio, avevano come criteri aggregatori non solo il periodo cronologico o l’evento bellico ma anche il tipo di documento e la tematica. Si trattava di ordini di operazione, suddivisi per squadra aerea e comandi di grandi unità aeree, con allegate planimetrie, fotografie e relazioni; memorie storiche; carteggio “vario” di enti e reparti in tempo di pace; relazioni redatte dai comandi di grandi unità aeree e relazioni trimestrali degli enti centrali, territoriali e aeroportuali; “carteggio vario di ciascun reparto, riferito a vari periodi”; raccolta di bollettini di guerra; registri degli stralci di volo di reparti, enti e comandi; registri dei caduti per incidenti di volo dal 1907 al 1940 e registri dei caduti per incidenti di volo ed altre cause dal giugno 1940 al maggio 1945; raccolta di biografie del personale che aveva “particolarmente dato lustro all’AM (decorati al VM ed al VA, decorati dell’Ordine militare d’Italia, pionieri, Assi, partecipanti a crociere e raids importanti, etc.)”; libretti personali e libretti caratteristici di volo delle suddette “personalità”, come disposto dalle citate *Istruzioni per i documenti caratteristici degli ufficiali, dei sottufficiali e militari di truppa* del 1966²⁶².

²⁶¹ Creato con documentazione di natura non operativa, “concernente soprattutto le manifestazioni, i raids e le crociere, i primati, le manovre combinate con il Regio esercito e con la Regia marina, le attività acrobatiche, la documentazione tecnica su velivoli ed armamento e su apparecchiature aeronautiche in genere, i rendiconti tecnici dell’Ufficio studi ed esperienze, le scuole di alta velocità, le memorie storiche degli stormi e comandi autonomi, le varie pratiche riguardanti il personale”, cfr. Stato maggiore dell’Aeronautica militare, Ufficio storico, “L’Ufficio storico dell’AM”, a cura del col. D.[omenico] Bianchi, Roma, 1976, dattiloscritto con correzioni e integrazioni manoscritte, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 13.

²⁶² Nel 1976 veniva anche prospettato un progetto, parzialmente realizzato, per “il recupero, la selezione e catalogazione di numeroso e voluminoso carteggio già appartenente alle varie direzioni generali dell’AM, all’Istituto medico legale e all’Ufficio autonomo gestioni speciali. Tale carteggio è attualmente accantonato nei depositi Archivio dell’ex Caserma dell’Esercito Lamarmora (via Anicia, 23/A, Roma), dell’ex Caserma dell’Esercito Piccinini (via Peresio, 32 A, Roma), del Deposito dell’ex Forte portuense (via Portuense, 547/A, Roma) e in una stanza seminterrata del Palazzo Aeronautica”, in *ibidem*.

L'Ufficio continuò poi a partecipare a congressi nazionali e internazionali di storia, anche in accordo con gli altri uffici storici di Forza armata e incrementò l'attività editoriale, incentrata segnatamente sulle missioni svolte all'estero dalla Regia aeronautica²⁶³, sulle vicende della Forza armata durante la Guerra di liberazione²⁶⁴, sui reparti e sulle unità²⁶⁵, sul Museo storico dell'Aeronautica militare²⁶⁶, sui velivoli²⁶⁷, sulle alte cariche e personalità aeronautiche²⁶⁸, sui decorati

²⁶³ S. SCARONI, *Missione militare aeronautica in Cina*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1970.

²⁶⁴ N. ARENA, *Parte prima. Dall'armistizio alla cobelligeranza*, in ID., *La Regia aeronautica, 1943-1946*, Modena, STEM Mucchi, 1978.

²⁶⁵ *Contributo dei reparti dell'Aeronautica italiana alla Guerra di liberazione (9 settembre 1943-8 maggio 1945). Note storiche per l'inaugurazione del monumento alla rinascita aeronautica, nel 25° anniversario della conclusione delle ostilità. Aeroporto di Lecce, 19 dicembre 1970*, a cura dello STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, s.l. [Roma], Stato maggiore dell'Aeronautica, 1970; G. CASINI, *Il Gruppo Buscaglia alla vigilia e dopo l'armistizio*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1971; M. CIRCI-A. GUGLIELMETTI, *Gli attuali reparti AM della Aviazione per la Marina. Note storiche dal 1926 al 1972*, con prefazione del gen. G. PESCE, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1972; E. REBORA, *I precedenti del volo su Vienna effettuato dalla 87ª Squadriglia SVA detta la Serenissima*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1973; M. CIRCI, *30° Stormo A/S. Note storiche dal 1931 al 1974*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1974; G. MAGNANI, *Cronistoria della 46ª Aerobrigata*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1974; N. MALIZIA, *Il 23° Gruppo caccia. Cronistoria del reparto: dalle origini ad oggi*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1974; G. ANGELINI-F.M. RAGNISCO-A. TROTTA, *Il soccorso aereo della Aeronautica militare*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1975; G. STRADA, *2° Stormo. Note storiche dal 1925 al 1975*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1975; G. LAZZATI, *Stormi d'Italia. Storia dell'Aviazione militare italiana*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare italiana, 1975; *I reparti dell'Aeronautica militare*, Roma, Ufficio storico Stato maggiore dell'Aeronautica, 1977; F. ROMANELLI, *13° Stormo. Cronistoria del reparto dal 1924 al 1943*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1978.

²⁶⁶ STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale a Museo aeronautico*, a cura di G. PESCE, Roma, Museo storico dell'Aeronautica militare, 1979.

²⁶⁷ G. GARELLO, *Il Piaggio P. 108. Velivoli dell'Aeronautica militare*, Roma, Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, 1972.

²⁶⁸ T. CARTOSIO, *Vita eroica di Ernesto Cabruna*, edizione integrata e curata dal gen. D. LUDOVICO, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1972; A. PORRO, *Natale Palli*, con prefazione di F. PORRO, Roma, Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico, 1973; D. BIANCHI, *I capi e i sottocapi dello Stato maggiore Aeronautica*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1977. Inoltre, l'Ufficio storico continuò a pubblicare, nel 1970-1972, i profili biografici, curati da Igino Mencarelli, relativi a personalità legate alle vicende aeronautiche come Amedeo di Savoia-Aosta, Giannino Ancillotto, Giuseppe Baudoin, Francesco Brack Papa, Gaetano Arturo Crocco, Almerico Da Schio, Enrico Forlanini, Prospero Freri, Antonio Locatelli, Amedeo Mecozzi, Riccardo

al valor militare²⁶⁹, e, specchio del tempo, sullo sviluppo dell'astronautica a partire dalle sue fasi iniziali²⁷⁰. Inoltre, proseguì l'espletamento delle pratiche sui benefici combattentistici²⁷¹ nonché la verifica e la valutazione delle disposizioni sulle memorie storiche, fonti soggette a particolari cure viste le finalità amministrative e storiche cui assolvevano. Tale azione di monitoraggio permise di individuare, già all'inizio degli Anni Settanta, alcune lacune nel modello di memorie storiche regolamentato dalle circolari 16 gen. 1968, prot. n. SMA/6/73/G-18, e 12 mar. 1968, prot. n. SMA/6/06/G-18. Difatti, lo schema delle memorie trimestrali veniva giudicato parzialmente idoneo per i reparti di volo e totalmente non pertinente per i comandi di aeroporto, di distacco aeroportuale e di scuole nonché per le unità dipendenti dai Regional Operative Commands (ROC); e, ancora, l'esame degli schemi compilati aveva fatto emergere la povertà, quantitativa e qualitativa, della maggior parte delle notizie riportate, in special modo quelle sulle visite, cerimonie e ispezioni. In aggiunta, l'Ufficio storico iniziò a riflettere sulla validità delle memorie storiche annuali, così come allora disciplinate, considerando che, alla prova dei fatti, la formula generica di "relazione" aveva lasciato uno spazio eccessivo alle scelte soggettive dei compilatori e, quindi, provocato disomogeneità nella stesura del documento da parte dei singoli enti redattori²⁷². Tali, ed ulteriori, elementi portarono quindi ad una nuova fase di re-

Moizo, Natale Palli, Emilio Pensuti, Pier Ruggero Piccio, Guido Keller, Fulco Ruffo di Calabria, Oreste Salomone, Mario Stoppani, Celestino Usuelli e Filippo Zappata.

²⁶⁹ STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Testo delle motivazioni di concessioni delle medaglie d'oro al valor aeronautico*, documentazione raccolta a cura di A. TROTTA, Roma, SMA, Ufficio storico, 1978.

²⁷⁰ A. SILVESTRI, *Dallo Sputnik alla Luna. 4 ottobre 1957-21 luglio 1969. Cronologia di tutti i lanci orbitali effettuati nel primo ciclo di attività spaziali*, I, *Cronologia dei lanci del primo decennio: 4 ottobre 1957-ottobre 1967*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1971; A. PELLICIA, *La lotta nello spazio, in relazione all'evoluzione delle teorie di guerra*, Roma, Stato maggiore Aeronautica militare, 1975.

²⁷¹ Secondo quanto prescritto dalla l. 24 mag. 1970, n. 336, "Norme a favore dei dipendenti civili dello Stato ed enti pubblici ex combattenti ed assimilati".

²⁷² Ad esempio, lettera Comando 1ª Regione aerea, Stato maggiore, Segreteria, 23 lug. 1974, prot. n. 10612/TR1-H/O, "Memorie storiche", a firma del gen. Piero Piccio, indirizzata allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica*

visione della tipologia documentaria, le cui motivazioni e criteri vennero esposti, in modo chiaro e approfondito, dall'Ufficio storico in una comunicazione del febbraio 1976. Nello specifico, per l'Ufficio il modello in corso, fissato dalla circ. 16 gen. 1968, prot. n. SMA/6/73/G-18, non soddisfaceva ai bisogni di allora perché:

è impostato più ad esigenze della statistica, che non a quelle dell'Ufficio storico, in quanto riporta principalmente dati numerici a discapito di descrizioni dettagliate su fatti e persone²⁷³; | lascia un ampio margine di interpretazione al compilatore il che provoca una considerevole diversità nella stesura del documento da parte dei vari originatori; | non sempre vengono evidenziate nella giusta misura le attività specifiche degli enti e dei reparti; | la periodicità trimestrale per alcuni enti, quali comandi di aeroporti, di distaccamenti aeroportuali etc. sembra eccessiva per la loro scarsa attività, per cui le notizie riportate risultano quantitativamente modeste e si riferiscono soltanto alla menzione delle visite, delle cerimonie ed ispezioni verificatesi nel periodo considerato; | non viene allegata alcuna documentazione fotografica che testimoni i principali avvenimenti delle visite del reparto; | inoltre per quanto concerne i reparti di volo non sempre vengono evidenziate l'attività di volo addestrativo ed operativo svolta dai piloti [e] le variazioni che si verificano nella consistenza ed efficienza dei velivoli.

Per sopperire a tali mancanze l'Ufficio elaborò due bozze di modelli, denominati "SMA/US.1" (memorie trimestrali) e "SMA/US.2" (memorie annuali), e propose di variare la periodicità di compilazione e d'inoltrare, indicando l'annualità come regola generale e lasciando la trimestralità solo per le memorie storiche dei reparti di volo²⁷⁴. Le bozze furono sottoposte, naturalmente, all'esame del sottocapo di

poi dell'Aeronautica militare, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "MS 1974".

²⁷³ Le informazioni sul personale, spesso trascurate, erano invece centrali e determinanti "per la definizione di pratiche amministrative com'è avvenuto per la concessione delle medaglie di V.[ittorio] Veneto e dei benefici combattentistici". Cfr. il verbale della riunione dei rappresentanti dell'Ufficio storico, dei comandi di regione aerea e del Comando generale delle scuole, tenutasi il 13 maggio 1976 al fine di discutere le memorie storiche e l'afflusso di dati e notizie d'interesse storico, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche 1976".

²⁷⁴ Minuta lettera Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 12 feb. 1976, prot. n. SMA/6/2/318/G-18, "Memorie storiche", a firma del capo Ufficio storico, indirizzata ai comandi di regione

Stato maggiore dell'Aeronautica; ad esempio, in un promemoria del maggio del 1976, il capo dell'Ufficio storico ricordava, tra le ragioni per la riforma delle memorie, la necessità di

“personalizzare” le notizie di interesse storico da inoltrare a questo Ufficio tramite le memorie storiche così da poter desumere la “vita” di un reparto, fattore determinante ai fini di un lavoro o ricerca volta a illustrare e documentare la storia di un reparto. | A tal fine è stata evidenziata la necessità di considerazioni e commenti del comandante di un reparto sullo stato delle “relazioni annuali” (...), con osservazioni e considerazioni proprie sulle difficoltà e preoccupazioni di carattere operativo, logistico, etc.

In base a tali ponderazioni l'Ufficio concordò con i comandi di regione aerea e con il Comando generale delle scuole alcune linee d'azione: limitare la documentazione “oggettiva” dei dati richiesti agli elementi essenziali, utilizzando, ove possibile, lo stralcio e/o le fotocopie di carte periodiche già redatte per altre esigenze (situazione del personale, situazione dei velivoli, ecc.); eliminare la trasmissione delle memorie storiche da parte di quegli enti periferici che, per “l'irrelevanza della loro struttura o per la scarsa attività”, non avessero normalmente “fatti di interesse tale da giustificare l'invio periodico di notizie a carattere storico”, potendo, semmai, inserire le informazioni di rilievo nelle memorie storiche del comando superiore competente, ogni qualvolta se ne presentasse la necessità; unificare e aumentare la periodicità delle memorie storiche in modo da consentire una raccolta e una disamina più funzionali delle notizie ed evitare la segnalazione di fatti insignificanti come spesso era stato appurato dallo stesso Ufficio storico; affidare ai capi uffici dei comandi degli enti o dei reparti l'incarico suppletivo di constatare la completezza delle memorie storiche e la loro aderenza alle direttive, assicurandone, nel contempo, l'inoltro nei termini e nelle forme prescritti; far affluire ai comandi di regione aerea e al Comando generale delle scuole tutte le memorie storiche dei rispettivi comandi dipendenti al fine di accertarne il rispetto

aerea e al Comando generale delle scuole, in *ibidem*.

alla disciplina prescritta e al fine di assicurarne la corretta spedizione all'Ufficio storico²⁷⁵.

In un successivo promemoria, redatto nell'agosto 1977 sempre per il sottocapo di Stato maggiore della Forza armata, l'Ufficio storico aggiungeva, rispetto al promemoria del maggio 1976, ulteriori considerazioni a giustificazione delle varianti elaborate in quei mesi, tra cui l'inopportunità di un invio con periodicità inferiore all'anno da parte dei reparti anche per l'indisponibilità di spazio presso l'Archivio dell'Ufficio, l'inutilità di alcuni dati facenti parte di carte periodiche già redatte per altre esigenze o da altri enti e, ancora, la difficoltà, per l'Ufficio, di controllare, raccogliere e "catalogare" modelli diversificati, circostanza, quest'ultima, che suggeriva la convenienza di unificare gli schemi in un solo modello²⁷⁶.

Il processo definitorio si concluse con la circ. Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 6 set. 1977, prot. n. SMA/6/O/1814/G-18-2, con la quale veniva adottato, a decorrere dal 1° gennaio 1978, un nuovo, ed unico, schema di memorie storiche, il modello "SMA/US.77", di natura annuale e da spedire all'Ufficio storico entro il mese di gennaio di ogni anno. Le rinnovate memorie storiche erano composte da una parte iniziale, relativa alle informazioni generali sull'ente compilatore, comprendente anche il disegno o la riproduzione fotografica degli stemmi dell'ente stesso e dei reparti dipendenti, e dai seguenti undici specchi: sede del comando compilatore (località e indirizzo o, nel caso di aeroporti, coordinate geografiche), sede dei reparti ed enti dipendenti, nominativi del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti ed enti dipendenti, variazioni, avvenute nell'anno, in merito ai comandanti di reparto (specchio n. 1); situazione mensile dei velivoli, con l'in-

²⁷⁵ Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico, 21 mag. 1976, "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore Aeronautica. Oggetto: Memorie storiche: revisione modelli US", a firma del capo Ufficio storico, gen. Annibale Cazzaniga, in *ibidem*.

²⁷⁶ Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico, "Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell'AM. Oggetto: Memorie storiche dei reparti. Istituzione nuovo modello", 10 ago. 1977, a firma del capo Ufficio storico, gen. Annibale Cazzaniga, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche 1977. SMA/US.77".

serimento delle copie dei modelli, già compilati, SMA VE-1 e SMA VE-2 (specchio n. 2); rapporto sull'attività operativa dei reparti di volo, con l'inserimento delle copie dei modelli, già compilati, SMA OP-1 (specchio n. 3); rapporto statistico degli incidenti di volo, con l'inserimento delle copie dei modelli, già compilati, SMA OP-7 (specchio n. 4); rapporto periodico sulle variazioni del personale in forza, con l'inserimento delle copie dei modelli, già compilati, PE-1 (specchio n. 5); rapporto periodico sulle variazioni degli ufficiali in forza, con l'inserimento delle copie dei modelli, già compilati, PE-12 (specchio n. 6); avvenimenti in genere (cerimonie, celebrazioni, "fatti di particolare rilievo", visite ispettive, visite, e altre notizie, generali e/o riguardanti singole persone, che il comandante compilatore reputasse importante segnalare), con allegate le fotografie (specchio n. 7); relazione critica e considerazioni del comandante (specchio n. 8); planimetria della base ed eventuali varianti (specchio n. 9); relazione sul morale del personale, redatta personalmente dal comandante compilatore (specchio n. 10); osservazioni e note dei comandi superiori (specchio n. 11)²⁷⁷. All'atto del primo invio del nuovo modello

²⁷⁷ Negli Anni Settanta i comandi, reparti e unità dovevano compilare una serie di modelli tra cui quelli sull'attività di volo, sui velivoli e sul personale e inviarli al 4° Ufficio statistica informatica e ricerca operativa (5° Reparto affari generali) cui competeva la rielaborazione dei dati ricevuti e la stesura dei relativi prospetti statistici come quelli, per l'appunto, sull'attività di volo dei piloti, compresi gli incidenti di volo (serie SMA OP), sulla situazione dei velivoli dei reparti operativi (serie SMA VE) e sul personale in generale, a partire dagli aspiranti allievi ai corsi dell'Accademia aeronautica e dai concorrenti all'arruolamento volontario e fino alla situazione del personale militare appartenente all'Aeronautica (serie PE). Così, in merito al nuovo modello di memorie storiche, nel novembre 1977 l'Ufficio storico scriveva al 5° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica: "1. Questo Ufficio [storico] ha provveduto (...) ad emanare direttive per la compilazione di un nuovo modello di memorie storiche da parte di reparti ed enti dell'AM (...). | 2. Tale modello, al fine di semplificare e facilitarne al massimo la sua compilazione da parte degli enti interessati, utilizza alcuni modelli statistici emanati dall'Ufficio statistica di codesto Reparto. | 3. Risultando che la diramazione e la normativa per la loro impostazione è di responsabilità di codesto Reparto: si richiede di voler disporre perché il numero dei modelli anzidetti venga aumentato di una unità così da consentire il suo inserimento nelle memorie storiche, trattandosi di un modello utile e funzionale ai fini della documentazione storica degli enti e reparti". Cfr. lettera Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 3 nov. 1977, prot. n. SMA/6/2/2225/G-18-2, "Modelli statistici per memorie storiche", a firma del capo Ufficio storico, gen. Annibale Cazzaniga, indirizzato a Stataereo, 5° Reparto affari generali, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Anno 1977-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87.

delle memorie storiche, doveva essere inserita una planimetria della base o ente ove operava il comando compilatore del documento, riportando, in seguito, le eventuali variazioni nello specchio n. 9. Ed ancora, al momento della prima trasmissione, negli specchi n. 5 e n. 6 dovevano essere inseriti l'elenco completo di tutto il personale dipendente, con l'indicazione del nominativo e della categoria, mentre per il personale di truppa di leva era sufficiente l'invio di uno specchio solo numerico. Per non aggravare l'attività degli enti compilatori e per evitare un'inutile ripetizione delle informazioni, nelle trasmissioni successive tali specchi dovevano essere sostituiti dalla raccolta annuale dei modelli SMA PE-1 e SMA PE-12 già compilati per altre esigenze, da allegare alle memorie storiche; e, inoltre, si disponeva la sostituzione degli specchi n. 2, n. 3 e n. 4, rispettivamente con i modelli SMA VE-1 (o SMA IT-1 per i reparti missili), SMA OP-1 e SMA OP-7²⁷⁸.

Oltre alle attività suesposte, l'Ufficio storico, come vedremo meglio di seguito, cercò di incidere maggiormente sulla politica preservativa della Forza armata e venne coinvolto in quel fenomeno di crescente interesse per le fonti archivistiche che caratterizzò, a partire dagli Anni Sessanta, la storiografia contemporaneistica; fenomeno che costrinse gli uffici storici militari a ripensare il loro ruolo di "custodi della memoria", iniziando ad affrontare, non senza travaglio, sia l'aspetto "dinamico" della conservazione, ossia la valorizzazione e l'utilizzazione delle carte possedute, sia la questione dell'utenza di riferimento, il cui profilo ormai non poteva più essere confinato al solo ambito di appartenenza degli uffici storici.

Nonostante l'aumento, e la complessità, dei compiti cui l'Ufficio storico dovette far fronte, in questi anni le richieste di maggiori spazi – essenziali anche per assolvere semplicemente l'aspetto "statico" della funzione conservativa, cioè salvare e mantenere, fisicamente, le carte – e di personale "preparato" rappresentarono il *leitmotiv* degli appunti, note e promemoria sull'Ufficio. Ad esempio, il gen. Giuseppe Pesce, ispettore delle Forze aeree e sovrintendente del Museo storico e del-

G-18-2. Lettere riguardanti le memorie storiche in partenza".

²⁷⁸ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche 1977. SMA/US.77".

l'attività storico-rievocativa dell'Aeronautica militare, in un appunto del novembre 1979, indirizzato al sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica, rimarcava una serie di complicazioni connesse all'organizzazione e alla funzionalità dell'Ufficio storico, basandosi su appunti redatti dall'allora capo dell'Ufficio, il ten. col. Pasquale Donato Cammarano. In primo luogo, l'assegnazione di locali idonei non era più procrastinabile, visto il preoccupante deterioramento, a causa dell'eccessivo grado di umidità, dei documenti collocati presso i depositi di Bagni di Tivoli²⁷⁹. L'altro nodo concerneva l'insufficienza e l'inadeguatezza del personale dell'Ufficio storico che limitava l'attività di quest'ultimo, a partire dall'assenza, da molto tempo, del capo Ufficio, carica svolta dal vice capo Ufficio. Tale situazione era anche aggravata dalle nuove funzioni attribuite, nel 1976, all'Ufficio storico in materia di biblioteche aeronautiche e che, come già accennato, avevano portato all'istituzione della 3ª Sezione biblioteche, impegnata in compiti laboriosi e onerosi: unificazione dei cataloghi delle tre biblioteche dalla cui fusione era nata la nuova Biblioteca centrale dello SMA; impiego e programmazione dei capitoli di spesa collegati alle biblioteche della Forza armata e assegnazione, a quest'ultime, delle risorse finanziarie; controllo su tutte le biblioteche aeronautiche. A tutto ciò era assegnato un solo capitano, con la collaborazione di personale civile "non qualificato"; capitano che contemporaneamente ricopriva, per carenze di personale anche

²⁷⁹ Situazione che, tra l'altro, non teneva conto di un precedente programma, approvato dallo stesso gen. Pesce quando ricopriva la carica di sottocapo di Stato maggiore, in base al quale gli archivi dell'Ufficio storico dovevano essere trasferiti da alcune stanze ubicate al piano terra di Palazzo dell'Aeronautica all'ex sede della Scuola di guerra, segnatamente nell'ex sala scherma e in un locale del piano seminterrato. Ma tale previsione fu ben presto disattesa poiché il locale del piano seminterrato venne destinato allo spaccio viveri per il personale civile del Ministero della difesa. L'Ufficio storico si ritrovò così nell'impossibilità di poter sistemare tutto l'Archivio nella sola ex sala scherma, anche in considerazione dell'urgenza di spostare i libretti caratteristici di volo da Bagni di Tivoli e dell'incremento, consistente e periodico, delle memorie storiche degli enti e dei reparti aeronautici. Cfr. "Appunto per il sig. generale Giuseppe Pesce. Oggetto: Locali per l'Archivio dell'Ufficio storico", senza data, a firma del capo Ufficio storico, ten. col. Pasquale D.[onato] Cammarano, allegato n. 1 a Stato maggiore dell'Aeronautica, l'ispettore delle Forze aeree, 16 nov. 1979, prot. n. 0042, "Appunto per il sottocapo di Stato maggiore. Oggetto: Ristrutturazione dell'Ufficio storico", a firma dell'ispettore delle Forze aeree, gen. Giuseppe Pesce, in AUSMA, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 8.

militare, le cariche di direttore della Biblioteca centrale dell'AM, di capo della 3^a Sezione biblioteche e di responsabile dell'Emeroteca. Analoga la condizione delle altre due sezioni dell'Ufficio: la 1^a Sezione redazione era guidata da un capitano, senza collaboratori; alla 2^a Sezione ricerche storiche, che inquadrava l'Archivio, erano addetti un capitano, due sottufficiali e un civile, con evidenti conseguenze negative sulla "raccolta e classificazione" dei documenti storici²⁸⁰.

3.2. L'istituzione del Museo storico dell'Aeronautica militare

Come in precedenza accennato con una direttiva dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, pubblicata sul supplemento n. 1 del foglio d'ordini 1° gen. 1970, venne costituito il Centro raccolta del materiale storico e scientifico del volo, con sede presso Palazzo a vela di Torino e posto alle dipendenze del Comando della 1^a Regione aerea. I principali compiti assegnati al Centro, aperto anche a un'utenza esterna, riguardavano l'acquisizione, la custodia, la catalogazione e la revisione del materiale storico e scientifico afferente al volo nonché la valorizzazione del patrimonio "spirituale" dell'Aeronautica allo scopo di perpetuarne le glorie e le tradizioni. Da questo momento in poi i vertici aeronautici abbandonarono le precedenti incertezze in merito al museo della Forza armata e, quando il Comune di Torino chiese nel 1974 la restituzione di Palazzo a vela per destinarlo a palazzo dello sport, il Centro raccolta venne trasferito, insieme al materiale storico fino a quel momento raccolto, all'Aeroporto di Vigna di Valle. Il 1° maggio 1977, il Centro mutò la denominazione in quella di Museo storico dell'Aeronautica militare, ufficialmente inaugurato il giorno 24 dello stesso mese, sempre a Vigna di Valle²⁸¹. Dal giugno

²⁸⁰ "Appunto per il gen. SA Giuseppe Pesce. Oggetto: Situazione personale Ufficio storico", senza data, a firma del capo Ufficio storico, il ten. col. Pasquale D.[onato] Cammarano, allegato n. 2 a Stato maggiore dell'Aeronautica, l'ispettore delle Forze aeree, 16 nov. 1979, prot. n. 0042, "Appunto per il sottocapo di Stato maggiore. Oggetto: Ristrutturazione dell'Ufficio storico", a firma dell'ispettore delle Forze aeree, gen. Giuseppe Pesce, in *ibidem*.

²⁸¹ Già a metà degli Anni Settanta, dopo aver scartato l'ipotesi di realizzare la struttura museale presso l'Aeroporto di Centocelle o, comunque, al centro della Capitale per assicurare una maggiore affluenza di pubblico, si decise, come possibilità concreta e fattibile, di rimanere a Vigna di Valle, luogo evocativo e che, con il suo passato e la sua storia, rappresentava una degna sede per il nascente

successivo il Museo assunse la seguente configurazione ordinativa: un direttore, con specifiche attitudini al particolare tipo di attività; un vice direttore, che si identificava con l'ufficiale addetto alle pubbliche relazioni; la Sezione espositiva, composta da sale espositive, da una sala cinema e da una sala di consultazione; la Sezione studi, costituita dal Nucleo studi, l'Archivio documentario, l'Archivio fotocinematografico e il Nucleo pubblicazioni; la Sezione supporto tecnico-logistico, articolata in Officina manutenzione e restauro, Magazzino scorte pronto impiego e Nucleo servizi vari²⁸². Nel settembre 1979 venne istituita la figura del sovrintendente del Museo storico e dell'attività storico-rievocativa dell'Aeronautica militare, assoggettata al capo di Stato maggiore della Forza armata. Le responsabilità assegnate al sovrintendente, carica poi soppressa nel 1991, afferivano alla cura dei contatti con le organizzazioni esterne all'Aeronautica militare, come le associazioni d'arma e i musei aeronautici privati; alla raccolta di materiali e cimeli storico-aeronautici; all'elaborazione dei piani di sviluppo del Museo e dei programmi delle cerimonie storico-rievocative, da sottoporre all'approvazione dello Stato maggiore; alla preparazione delle proposte di utilizzo delle risorse finanziarie per l'attività storica; alla promozione di incontri storico-culturali, previa autorizzazione dello Stato maggiore²⁸³.

Museo storico dell'Aeronautica militare. Infatti, il sito di Vigna di Valle, situato sul lago di Bracciano, è il più antico idroscalo d'Italia, sede, nel 1904, del primo Cantiere sperimentale aeronautico dove, nel 1908, volò il primo dirigibile militare italiano, l'N 1, realizzato da Gaetano Arturo Crocco e da Ottavio Ricaldoni e, ancora, è il luogo dove si sono svolti i voli di collaudo di tutti i dirigibili italiani e dove è stato stanziato, fino al 1945, il Centro sperimentale per gli idrovolanti e per l'armamento navale.

²⁸² Disposizione Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto, 1 giu. 1977, prot. n. SMA 11/6935/G-18-2/9, "Museo storico dell'AM", a firma, per il capo di Stato maggiore, del sottocapo di Stato maggiore, gen. Fulvio Ristori, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1.

²⁸³ Disposizione Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto, 14 set. 1979, prot. n. SMA 11/11100/G-18/2-9, "Sovrintendente del Museo storico e dell'attività storico-rievocativa dell'Aeronautica militare", a firma del capo di Stato maggiore, gen. Alessandro Mettimano. Nel giugno 1991, la carica di sovrintendente del Museo storico e dell'attività storico-rievocativa dell'Aeronautica militare venne soppressa, cfr. disposizione Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto, 3 giu. 1991, prot. n. SMA 113/2216/G-18-2/9, "Sovrintendente del Museo storico dell'AM", a firma del capo 1° Reparto, gen. Alfio Pagano. Entrambi i documenti in *ibidem*.

Susseguenti disposizioni stabilirono, introducendo in realtà ulteriori incertezze e frantumazioni rispetto alla mappa conservativa della Forza armata, le fattispecie di materiali rientranti tra quelle d'interesse per il Museo:

1. I materiali tecnici, i cimeli, i documenti, le opere d'arte ed i ricordi relativi all'evoluzione tecnologica del mezzo aereo ed all'impiego dell'Aeronautica militare in episodi bellici o eventi di grande rilievo (...). | 2. Rientrano tra i "materiali tecnici" i velivoli, i motori, i mezzi di armamento, le apparecchiature di bordo, gli strumenti, gli equipaggiamenti ed ogni altro mezzo ed infrastruttura attinente all'attività di volo. | 3. Vanno classificati come "cimeli" gli oggetti di particolare significato simbolico o morale che, ricollocandosi a fatti specifici, o a personaggi famosi, costituiscono efficace testimonianza di storia e tradizioni aeronautiche. | 4. Sono considerati "documenti" i manoscritti, dattiloscritti, atti di stampa, fotografie e filmati inerenti alla storia del volo e dell'Aeronautica militare di riconosciuto pregio specifico. | 5. Vengono classificate come "opere d'arte" le figurazioni pittoriche, scultoree, disegni, stampe ed altre composizioni di riconosciuto pregio artistico. | 6. Sono "ricordi" gli oggetti di varia natura e provenienza che, pur non avendo i requisiti per essere annoverati tra i cimeli o i documenti, possono destare interesse come elementi di collezione, di studio o di semplice curiosità²⁸⁴.

In un secondo momento venne fatta maggiore chiarezza sulle diverse sedi di destinazione del "patrimonio storico dell'Aeronautica militare", includente materiali tecnici già dichiarati fuori uso, documentazione, cimeli, opere d'arte e ricordi connessi all'evoluzione tecnologica del mezzo aereo e della Forza armata nonché al loro impiego nelle vicende che avevano caratterizzato la storia dell'Aviazione e dell'Aeronautica militare. In particolare,

I materiali tecnici già dichiarati fuori uso, i cimeli, le opere d'arte ed i ricordi possono essere esposti presso il Museo storico di Vigna di Valle e/o presso aree

²⁸⁴ Cfr. l'art. 3 della direttiva Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto affari generali e relazioni esterne, SMA/554/01/98, "Disposizioni di funzionamento del Museo storico dell'Aeronautica militare", gen. 1998, approvata il 16 gennaio 1998 dal capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, gen. Mario Arpino. Stesso approccio si ritrova nel capitolo II, "Definizione di materiale storico", della direttiva Aeronautica militare, Comando logistico, CLA-NL-5590-0003-00B00 (COMLOG 520), "Disposizioni per la gestione del materiale di interesse storico dell'Aeronautica militare e per il funzionamento del Museo storico e delle aree espositive allestite presso gli enti e reparti di FA", 10 mag. 2004, approvata il 19 maggio 2004 dal comandante logistico, gen. Giovanni Sciandra.

espositive di enti/reparti della FA, oppure custoditi in magazzini/locali in attesa di esposizione/restauro, o ancora custoditi/conservati presso altre aree e/o musei per esigenze espositive. Presso l'Ufficio storico AM sono invece custodite la produzione testuale cartacea (documenti) e le sole fotografie a corredo della predetta documentazione mentre il materiale documentario esclusivamente fotografico o audiovisivo è custodito presso il Centro produzione audiovisivi dell'AM²⁸⁵.

Venendo ai giorni nostri, il Museo, inserito nel Centro storiografico e sportivo dell'Aeronautica militare, ha una duplice dipendenza: logistica-gerarchica dal Comando Aeronautica militare di Roma²⁸⁶; funzionale-scientifica dall'Ufficio storico dell'Aeronautica, tramite l'azione della sua 2^a Sezione materiali storici. Al Museo sono conferiti la raccolta, il restauro, la conservazione, l'esposizione e la valorizzazione del "materiale aeronautico di interesse storico e documentario" e il ruolo di centro propulsore della storia e della cultura aeronautica, sia sotto il profilo scientifico che didattico-divulgativo.

Per quanto riguarda le fonti materiche, l'ente è custode di notevoli collezioni che riguardano la storia del volo in Italia e dell'Aeronautica militare, dalle sue origini ad oggi, costituite da velivoli storici, apparecchiature fotografiche, apparati radioelettrici, equipaggiamenti di bordo, individuali e collettivi; ed ancora, da collezioni iconografiche, medaglie, cimeli e oggetti provenienti, quasi esclusivamente, da privati.

Oltre alla parte espositiva l'ente inquadra anche il Centro di documentazione Umberto Nobile, inaugurato nel novembre 1980, il cui scopo era (è) la conservazione dell'archivio, della biblioteca e dei cimeli del gen. Nobile nonché la pubblica frui-

²⁸⁵ Cfr. il capitolo II, "Definizione di materiale di interesse storico", della direttiva Aeronautica militare, Comando logistico, CLA-NL-0490-0002-01B00 (CL-STM-005), "Disposizioni per la gestione logistico-amministrativa del materiale di interesse storico dell'Aeronautica militare", 13 feb. 2009, approvata il 2 marzo 2009 dal comandante logistico, gen. Giuseppe Marani.

²⁸⁶ Il Comando, con sede a Roma, presso l'Aeroporto di Centocelle, ha come missione principale quella di esercitare le funzioni di organismo presidiario e assicurare le funzioni territoriali e di collegamento con enti e amministrazioni territoriali nell'area della Capitale; e, ancora, di assicurare il supporto amministrativo e logistico agli enti di Forza armata e a quelli interforze ubicati nel comprensorio di Palazzo dell'Aeronautica, dell'Aeroporto di Centocelle e dell'Aeroporto di Vigna di Valle (Centro storiografico e sportivo dell'AM).

zione e l'ampliamento di tale patrimonio, attraverso donazioni private e acquisizioni di provenienza istituzionale.

È poi presente la Biblioteca – il cui nucleo centrale è costituito dalla biblioteca di Nobile –, composta da oltre 7.000 volumi, tra monografie, periodici, bollettini e annuari, italiani e stranieri, e pubblicazioni tecniche. I soggetti principali del complesso librario sono la storia e l'evoluzione dell'Aviazione militare, le spedizioni polari, le scienze applicate, le scienze pure (in particolare, l'aerodinamica teorica, la meteorologia, la fisica e la meccanica), le tecniche di navigazione aerea, la cartografia e le vicende di personalità aeronautiche. Inoltre, nel tempo si è formata una consistente, e rara, raccolta di manuali di “nomenclatura” tecnico-aeronautica, in parte ceduti dall'Ufficio storico, prodotti negli Anni Venti-Settanta del Novecento e attinenti all'uso e alla manutenzione di motori e velivoli delle principali industrie aeronautiche italiane.

Pregevoli i beni archivistici ubicati a Vigna di Valle, in prevalenza di carattere personale, tra cui il fondo di Umberto Nobile²⁸⁷; gli spezzoni degli archivi di Tommaso Vincenzo Masala²⁸⁸, Celestino Uselli²⁸⁹ e Rodolfo Verduzio²⁹⁰, che integrano e

²⁸⁷ L'archivio è costituito da 73 buste, contenenti documenti degli anni 1908-1978 (con carte fino agli Anni Novanta del Novecento), relativi alle vicende professionali e personali del Generale e, in particolare, alle sue attività come militare in servizio presso la Regia aeronautica (Corpo del Genio aeronautico, ruolo ingegneri), inventore, esploratore e docente, anche in ambito universitario, e come politico essendo stato, dal 1946 al 1948, deputato all'Assemblea costituente come indipendente nel gruppo del Partito comunista italiano.

²⁸⁸ Il nucleo documentario è costituito da 2 buste, contenenti materiale prevalentemente del periodo 1915-Anni Sessanta del Novecento, relativo alla carriera militare di Masala e, in particolare, alla documentazione caratteristica. Sono poi presenti alcuni manifestini lanciati in volo sul territorio austro-ungarico nel 1917-1918 e documenti tedeschi aventi ad oggetto il suo rifiuto, nel novembre 1943, di consegnare alle truppe tedesche aeroplani e motori appartenenti al Reparto sperimentale alta velocità di Desenzano del Garda. Per la descrizione delle carte *Masala* conservate dall'Ufficio storico dell'Aeronautica si veda *Parte seconda - I fondi archivistici, II. Archivi privati, Archivi di famiglie e di persone*, pp. 328-329.

²⁸⁹ Il nucleo documentario è costituito da circa 8 scatole (di diverse dimensioni) e 2 fascicoli, contenenti materiale degli anni 1910-1921 circa, costituito da tavole dei progetti, lucidi e calcoli su dirigibili, tra cui i dirigibili U (Uselli), il dirigibile T34 (dirigibile Roma) e il dirigibile T120 (dirigibile Polare), progetti e calcoli su palloni, paracaduti e motori, progetti e contratti su costruzione di hangar per dirigibili. Sono poi presenti 4 album, in prevalenza fotografici, e fotografie sciolte su palloni e dirigibili e sulla Prima guerra mondiale, con immagini relative agli anni 1906-1934; materiale a

completano le carte degli stessi soggetti produttori conservate dall'Ufficio storico dell'Aeronautica; le carte di Raffaele Giacomelli²⁹¹, Antonio Locatelli²⁹² ed Ercole Trigona della Floresta²⁹³; la collezione, formata da fonti di carattere eterogeneo, donata al Museo da Achille Ghizzardi, studioso e appassionato di storia dell'aeronautica²⁹⁴.

stampa del 1900-1914; cimeli vari. Lo spezzone di maggior consistenza dell'archivio Uselli è conservato a Oleggio (Novara), presso l'archivio della famiglia Gardella, erede del Pioniere dell'Aviazione. Si tratta di documenti riflettenti sia la sfera personale e familiare, sia quella professionale (ad esempio, progetti e costruzione di dirigibili, gare, ascensioni in pallone e in dirigibile). Per la descrizione delle carte *Uselli* conservate dall'Ufficio storico dell'Aeronautica si veda *Parte seconda - I fondi archivistici, II. Archivi privati, Archivi di famiglie e di persone*, pp. 345-347.

²⁹⁰ Il nucleo documentario è costituito da circa 5 buste, contenenti materiale degli anni 1899-1957, relativo alla carriera militare di Verduzio, tra cui documentazione caratteristica, documenti e disegni tecnici su dirigibili e velivoli. Sono poi presenti testimonianze sulla sua attività di studioso e docente in materie aeronautiche. Per la descrizione delle carte *Verduzio* conservate dall'Ufficio storico dell'Aeronautica si veda *Parte seconda - I fondi archivistici, II. Archivi privati, Archivi di famiglie e di persone*, pp. 349-351.

²⁹¹ Il nucleo documentario è costituito da 2 buste, contenenti materiale del periodo che va dall'inizio del Novecento fino agli Anni Quaranta, relativo all'attività scientifica di Giacomelli, presso i principali enti sperimentali aeronautici, ai suoi studi scientifici dedicati all'Aeronautica e alle connesse discipline della meteorologia e dell'aerologia, alla storia della scienza, alle nomenclature e terminologie tecniche delle scienze meteorologiche e aeronautiche e, ancora, alle discipline linguistiche.

²⁹² Il nucleo documentario è costituito da 3 buste, contenenti materiale prevalentemente degli anni 1918-1930, relativo al solo aspetto militare del profilo biografico dell'Aviatore. La possibilità di ricostruire anche gli "altri Locatelli" è fornita dalla parte più consistente del suo archivio personale conservato dalla Fondazione famiglia Legler, con sede a Brembate di Sopra (Bergamo). L'archivio, attualmente non fruibile da parte dell'utenza esterna perché in fase di riordinamento e inventariazione, è costituito da 47 unità di conservazione (tra scatole e buste), 47 album e da circa 5.000 fotografie sciolte. Si tratta di materiale, in parte raccolto e prodotto dalla famiglia di Locatelli, afferente sia agli aspetti privati e artistici che a quelli militare, politico e giornalistico.

²⁹³ Il nucleo documentario è costituito da 2 buste, contenenti materiale degli anni Venti-Sessanta del Novecento, relativo alle vicende professionali di Trigona della Floresta, tra cui documentazione caratteristica e su velivoli, specie brevetti e relazioni su esperimenti.

²⁹⁴ La collezione creata da Ghizzardi è costituita da circa 5 buste, da diversi album fotografici e da pubblicazioni a stampa. Si tratta, in prevalenza, di quaderni scolastici dedicati a tematiche aviatorie (anni Trenta-Quaranta del Novecento); immagini fotografiche relative al periodo 1911-1970 e riproducenti soggetti d'interesse aeronautico (aeroplani e dirigibili, aeroporti e hangar, Regia accademia aeronautica, corsi allievi ufficiali di complemento della Regia marina, personalità aeronautiche, italiane e straniere); oltre 160 cartoline aviatorie (conflitti mondiali, ufficiali

Da ultimo, l'archivio fotografico che annovera 150 album e oltre 30.000 fotografie sciolte. Tali nuclei hanno carattere miscelaneo in quanto frutto di estrapolazioni, effettuate in passato, del materiale fotografico dai fondi e carteggi personali. Entrambe le aggregazioni riguardano, prevalentemente, un arco cronologico che va dall'inizio alla fine del Novecento e contengono immagini su eventi collegati alla partecipazione di reparti dell'Aviazione del Regio esercito e della Regia aeronautica alle campagne di guerra (dalla Guerra di Libia del 1911-1912 alla Seconda guerra mondiale e alla Guerra di liberazione), sulle spedizioni polari di Umberto Nobile, su dirigibili, aerostati e aeroplani, aeroporti e campi di aviazione, incidenti di volo, vedute di città dall'alto, cerimonie e commemorazioni, equipaggi, personalità politiche e militari²⁹⁵.

piloti della Regia aeronautica, aeroplani e dirigibili italiani e stranieri, aeroporti, crociere aeree atlantiche, stemmi di squadriglie e cimiteri militari); figurine artistiche specie con soggetti aeronautici e, in generale, militari (aeroplani e dirigibili, crociera aerea transatlantica del decennale, uniformi, sviluppo tecnico dell'Aviazione, della Marina, delle ferrovie, dell'automobilismo e dei mezzi corazzati); manifesti e stampe originali (Assi dell'Aviazione, crociere aeree atlantiche, propaganda aviatoria e motori Alfa Romeo). Inoltre, sono presenti uno schedario su aerei, idrovolanti ed elicotteri, pubblicato dall'Istituto geografico De Agostini; nomenclature aeronautiche, monografie e riviste d'interesse aviatorio, periodici vari, italiani e stranieri; una raccolta di fumetti dedicati agli aviatori; una raccolta di francobolli su eventi aeronautici e pionieri del volo.

²⁹⁵ Sul Museo storico dell'Aeronautica militare, oltre alle fonti citate in precedenza, cfr. E. MORELLI, *Il Museo storico dell'Aeronautica*, estratto da «Rivista Aeronautica», IV (1928), 6, pp. 1-15; *Il Museo storico dell'Aeronautica militare italiana*, Roma, Museo storico dell'Aeronautica militare, 1978 (Quaderni di cultura aeronautica); *Il Lago degli aeroplani: Vigna di Valle, Museo storico dell'Aeronautica militare*, a cura di O. FERRANTE, Roma, Santopietro, 1979 (Collana d'arte e di cultura); STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale a Museo aeronautico*, a cura di G. PESCE, Roma, Museo storico dell'Aeronautica militare, 1979, pp. 151-160; M. MONDINI, *Il Museo AM di Vigna di Valle: riflessioni sulle cose fatte e da fare, ipotesi su scenari futuri*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari...* cit., pp. 157-167; C. DA MILANO, *I musei militari tra passato e presente*, in «Economia della cultura», XIII (2003), 1, pp. 131-134; *Il Museo storico dell'Aeronautica militare e Il Museo di oggi e... di domani*, in «Air Planes», II (2008), 6, rispettivamente pp. 10-12 e 14-16; AERONAUTICA MILITARE ITALIANA, *Museo storico*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2009.

3.3. L'Ufficio storico negli Anni Ottanta e Novanta

Nel 1983 l'Ufficio storico continuava ad avere l'articolazione del 1976, composta dalla Segreteria e amministrazione, dalla 1^a Sezione redazione, dalla 2^a Sezione ricerche storiche, con l'Archivio e l'Emeroteca, e dalla 3^a Sezione biblioteche.

Analoghe, di massima, anche le attribuzioni generali dell'Ufficio: reperire, ordinare e conservare documentazione d'interesse storico-aeronautico, di diversa natura, per fornire dati e notizie utili allo Stato maggiore (per lavoro e studio) e per integrare la preparazione culturale e professionale del personale, attraverso la diffusione, nell'ambito della Forza armata, delle pubblicazioni curate dallo stesso Ufficio storico; sovrintendere alla vendita dei libri editi dall'Ufficio, in armonia con la legislazione vigente; fornire, entro i limiti e le modalità stabilite, notizie e dati richiesti da enti militari, civili e privati; programmare, impostare e realizzare studi e pubblicazioni a carattere storico per le succitate esigenze; seguire, quale organo tecnico competente dello Stato maggiore dell'Aeronautica, le attività dei centri di studio e ricerche storico-aeronautiche e concorrere, eventualmente, ai loro lavori; esprimere il parere di competenza sulla validità e attendibilità di studi e pubblicazioni scientifiche o divulgative a carattere storico; effettuare, in proprio o valendosi di collaboratori esterni, eventuali traduzioni di opere e pubblicazioni d'interesse storico.

È di questo periodo la regolamentazione, più esauriente e precisa, delle mansioni editoriali degli uffici storici di Forza armata dal punto di vista amministrativo-giuridico. Difatti, nel febbraio 1982, in base ad un quesito dell'Ufficio storico della Marina militare, il 3° Reparto dell'Ufficio centrale del bilancio e degli affari finanziari del Ministero della difesa stabilì che le attività pubblicistiche degli uffici storici rientrassero tra i fini di propaganda, studio, ricerca scientifica, documentazione e di relazioni culturali, vale a dire di “pubbliche finalità istituzionali”, degli stessi uffici.

Da tale parere ne discese che la cessione gratuita, o a prezzo ridotto, delle opere degli uffici storici dovesse essere esercitata nei confronti di specifici soggetti – massime autorità civili e militari, enti e reparti militari, specie quelli dotati di bi-

biblioteca²⁹⁶, personale militare e civile in servizio – e, in generale, solo a condizioni di reciprocità²⁹⁷, facendo attenzione affinché non si creasse un danno erariale²⁹⁸. Queste indicazioni si dimostrano di particolare rilievo per l'Ufficio storico dell'Aeronautica che, fino a quel momento, aveva parzialmente disatteso ad una circolare del Ministero della difesa del novembre 1970, cedendo a titolo gratuito le proprie pubblicazioni oltre i casi previsti dalla detta circolare²⁹⁹. Visto, quindi, il nuovo pronunciamento del Ministero del febbraio 1982, l'Ufficio storico provvide a indentificare sia a quali e quante autorità superiori, enti, reparti, persone giuridiche cedere, a titolo gratuito, le opere promosse e pubblicate, sia a quali categorie di soggetti applicare il prezzo ridotto. Inoltre, creò, nel giugno 1982, la Commissione consultiva per la determinazione dei prezzi di vendita delle opere da alienare a pagamento, composta dal capo dell'Ufficio storico e da tre membri, anche esterni all'Ufficio³⁰⁰. La faccenda comportò l'elaborazione di una proposta incidente sulla conformazione dell'Ufficio storico, ossia l'ampliamento della sua Sezione redazione per poter meglio sovrintendere, amministrativamente, alla gestione delle vendite e di tutte le altre attività connesse alla spedizione dei volumi; proposta che non ebbe poi seguito poiché l'Ufficio non era allora dotato dell'autonomia amministrativa necessaria per procedere direttamente alla vendita dei libri editi³⁰¹. Nell'agosto 1987 la dipendenza gerarchica dell'Ufficio storico dal sottocapo di Stato maggiore venne meno e, dal mese di ottobre, l'Ufficio divenne un'articolazione del 5° Reparto affari generali dello Stato maggiore, assumendo, temporanea-

²⁹⁶ Nel 1982 tra gli enti dell'Aeronautica militare provvisti di biblioteche c'erano i comandi delle regioni aeree, dei ROC, delle aerobrigate, dei gruppi, degli stormi, degli aeroporti e, naturalmente, i comandi scuole e l'Accademia aeronautica.

²⁹⁷ Ossia cessione, da parte dei beneficiari, gratuita o a prezzo ridotto delle eventuali pubblicazioni a favore degli uffici storici.

²⁹⁸ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 10.

²⁹⁹ Cfr. circ. Ministero della difesa, Ufficio del segretario generale, 14 nov. 1970, prot. n. BL/15545/CH-23, "Norme per la cessione di pubblicazioni non periodiche e per l'autorizzazione a riproduzioni ed elaborazioni", a firma del ministro della Difesa, [Mario] Tanassi, copia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 5.

³⁰⁰ Uno dei tre membri doveva essere esperto in materie amministrative.

³⁰¹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 10.

mente, la denominazione di 5° Ufficio documentazione storica, poi mutata, nel settembre dello stesso anno, in quella di 5° Ufficio storico. La composizione di quest'ultimo, così come disciplinata nel 1988, non modificava quella stabilita all'inizio degli Anni Ottanta basata, ricordiamo, sulla Segreteria e sulle sezioni Redazione (1^a), Ricerche storiche (2^a) e Biblioteche (3^a). All'Ufficio storico vennero però assegnati alcuni nuovi compiti tra cui studiare ed emanare direttive per il recupero, la catalogazione, il restauro e l'esposizione di velivoli e materiali per il Museo storico dell'Aeronautica militare; sovrintendere alle attività riguardanti la destinazione e l'impiego di materiale di "possibile" interesse storico-aeronautico, assicurando, in tal senso, gli opportuni collegamenti con enti e organizzazioni esterni alla Forza armata. Alla 3^a Sezione biblioteche venne poi demandata la gestione dell'Emeroteca, con i correlati compiti di custodia e arricchimento delle raccolte dei periodici e di stralcio delle notizie d'interesse storico. E, ancora, venne esplicitata, più chiaramente, la responsabilità della stessa Sezione di emanare le norme sull'accesso alla Biblioteca centrale AM, distinto a secondo dei settori³⁰² in cui era suddiviso il suo patrimonio librario, ammontante, nel 1983, a circa 30.000 pubblicazioni³⁰³.

Nel dicembre 1991 la fisionomia dell'Ufficio storico, sempre incardinato, come 5° Ufficio, nel 5° Reparto, ora denominato "affari generali e relazioni esterne", veniva modificata: infatti, oltre alla Segreteria, 1^a Sezione redazione, 2^a Sezione ricerche storiche, 3^a Sezione biblioteche, veniva aggiunta la nuova 4^a Sezione materiale storico, responsabile, quest'ultima, di porre in essere le azioni necessarie per la salvaguardia, la destinazione e l'impiego del materiale aeronautico (in particolar modo i velivoli) che, per il suo "valore storico", potesse consentire un sicuro arricchimento del Museo storico dell'Aeronautica militare.

Nel febbraio 1993 l'Ufficio riassumeva una configurazione su tre sezioni, rappresentate dalla 1^a Sezione redazione, 2^a Sezione ricerche storiche e 3^a Sezione biblio-

³⁰² Tecnico-scientifico-professionale, storico-militare, ricreativo-culturale e pubblicazioni ufficiali.

³⁰³ Sull'attività dell'Ufficio storico negli Anni Ottanta cfr. anche AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1 e 9-10, b. 3, fasc. 16.

teche³⁰⁴ ma nel 1995 tornava ad essere articolato su quattro sezioni, nello specifico la 1^a Sezione redazione, la 2^a Sezione ricerche storiche, la 3^a Sezione biblioteche e la 4^a Sezione materiale storico³⁰⁵.

L'assetto dell'Ufficio storico del settembre 1998³⁰⁶ – sempre 5° Ufficio del Reparto affari generali e relazioni esterne – prevedeva la Segreteria, la 1^a Sezione ricerca ed editoria storica, la 2^a Sezione Archivio, Biblioteca ed Emeroteca, la 3^a Sezione internet e la 4^a Sezione materiale storico; configurazione e denominazioni che riconoscevano, almeno formalmente, una certa centralità alla funzione conservativa delle fonti documentarie e all'Archivio storico dell'Ufficio e, ancora, testimoniavano l'apertura alle nuove tecnologie come strumento di comunicazione anche per il settore “storico-culturale” della Forza armata.

Per quanto concerne i compiti generali, attribuiti all'Ufficio storico, venivano riconfermati quelli afferenti al reperimento, ordinamento e conservazione della documentazione, sempre intesa genericamente, che presentasse un interesse storico-aeronautico al fine di fornire dati e notizie allo Stato maggiore e all'intera Forza armata per attività di lavoro e studio e, ancora, per integrare la preparazione culturale e professionale del personale; alla supervisione della vendita dei libri editi, in armonia con la normativa vigente; alla trasmissione, entro i limiti e le modalità stabilite, di notizie e dati richiesti da enti militari, civili e privati; al controllo sul funzionamento delle biblioteche aeronautiche. All'Ufficio storico spettava poi programmare, impostare e realizzare studi e pubblicazioni a carattere storico per le esigenze sopra evidenziate, in accordo con la Commissione produzione libraria³⁰⁷; seguire, quale organo tecnico competente per lo Stato maggiore dell'Aeronautica,

³⁰⁴ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 11.

³⁰⁵ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Archivio storico. Appunti 2005-10”.

³⁰⁶ Le tabelle ordinarie organiche del luglio 1998, poi modificate in quelle del settembre dello stesso anno, prevedevano, per l'Ufficio storico, l'attribuzione della denominazione di “5° Ufficio dipartimento storico” e una sua successiva soppressione con il configuramento delle funzioni del “Polo culturale” da cui il 5° Ufficio sarebbe dipeso funzionalmente.

³⁰⁷ Prevista fin dall'ordinamento dell'Ufficio storico stabilito dalle tabelle ordinarie organiche del 1991.

le attività dei centri di studio e ricerche storico-aeronautiche e concorrere eventualmente ai loro lavori; esprimere il parere di competenza sulla validità e attendibilità di studi e pubblicazioni scientifiche o divulgative a carattere storico, sempre presentando preventivamente la Commissione produzione libraria; effettuare, in proprio o mediante collaboratori esterni, traduzioni di opere o pubblicazioni di interesse storico. Tramite la 4^a Sezione materiale storico, l'Ufficio era poi chiamato a studiare ed emanare direttive per il recupero, la catalogazione, il restauro e l'esposizione di velivoli e materiali per il Museo storico dell'Aeronautica militare nonché a sovrintendere alla destinazione e all'impiego di materiale di possibile interesse storico-aeronautico. Tra le nuove mansioni imputate all'Ufficio quelle collegate alla 3^a Sezione internet, tra cui l'attuazione della politica di gestione del sito web dell'Aeronautica militare; la definizione delle linee di sviluppo tecnologico relativo alle problematiche di interconnessione e accesso al sito, sia della parte "pubblica" (internet) che di quella riservata al personale aeronautico (intranet); il controllo di qualità del sito (internet/intranet) e la verifica della correttezza e l'aggiornamento delle informazioni ivi contenute; l'elaborazione di statistiche sull'utilizzo dello strumento internet; la partecipazione alla divulgazione delle notizie ed informazioni relative alla Forza armata attraverso il sito istituzionale. Infine, tra i compiti specifici assegnati al capo Ufficio, quello di mantenere, su delega del capo Reparto affari generali e relazioni esterne e avvalendosi della Segreteria dello stesso Ufficio, i contatti con la Commissione italiana di storia militare, istituita come già detto, nel 1986, e con i direttori di uffici storici, nazionali e stranieri, con studiosi e scrittori di argomenti storico-aeronautici, con i direttori di riviste specializzate o interessate a problemi e fatti storici³⁰⁸.

Soliti i problemi che in questo periodo resero difficile il lavoro dell'Ufficio storico: insufficienza di spazio e di organico che impediva di lavorare sul materiale archivistico già ricevuto, e di riceverne di nuovo, di assicurare un adeguato servizio al-

³⁰⁸ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 1 e 10-9, b. 3, fasc. 16; inoltre, AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "TOO dell'Ufficio storico".

l'utenza esterna, vista anche la mancanza di una vera sala di studio, e, ancora, di avanzare nella catalogazione della Biblioteca centrale dell'AM, particolarmente macchinosa in quanto si trattava di unificare, e omogeneizzare, i cataloghi di tre diverse biblioteche (Biblioteca centrale dello Stato maggiore, inquadrata nel Reparto servizi centrale AM, Biblioteca tecnico-scientifica del 5° Reparto dello Stato maggiore e Biblioteca storica dell'Ufficio storico).

Nonostante tutto ciò l'Ufficio storico cercò di esercitare la sua funzione conservativa, a partire dal controllo sulle memorie storiche, basate sul modello del 1977 ("SMA/US.77"); controllo che, innanzitutto, mise in evidenza come la maggior parte degli enti compilatori non tenesse conto delle direttive emanate in materia dallo stesso Ufficio, dimostrando così la scarsa importanza che i reparti attribuivano alle memorie storiche, unico documento che perveniva con una certa regolarità all'Ufficio e che rappresentava la risorsa principale per ricostruire la storia dei reparti³⁰⁹. In secondo luogo, l'Ufficio storico verificò che lo schema del 1977 non garantiva "la completezza di informazioni nel necessario grado di sintesi" e anche i rapporti statistici inclusi nelle memorie storiche (SMA VE-2, OP-1, PE-1 e PE-12) mal si adattavano alle esigenze della ricerca storica visto che avevano una diversa finalità originaria. L'Ufficio decise così di adottare, nel 1986, un nuovo modello di memorie storiche, denominato "SMA/US.87", costituito da dodici specchi, contenenti, in particolare, le seguenti informazioni: velivoli in carico contabile nel corso di ciascun anno (specchio n. 2); situazione media mensile e annuale dei velivoli (specchio n. 3); situazione media mensile e annuale degli equipaggi (specchio n. 4); avvenimenti operativi rilevanti come, ad esempio, attività d'intercettazione di velivoli sospetti, trasporto o rischieramento su basi estere, azioni di soccorso e trasporti organi, operazioni antincendio (specchio n. 5); elenco nominativo del personale militare e civile in servizio, escluso il perso-

³⁰⁹ Comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 11 feb. 1981, prot. n. SMA/6/2/380/G-18-2, "Memorie storiche", a firma del capo Ufficio storico, gen. Libero Garofoli, indirizzata al Comando della 1ª Regione aerea, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Anno 1977-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87. G-18-2. Lettere riguardanti le memorie storiche in partenza".

nale di truppa/leva (specchio n. 6); situazione riassuntiva della forza, suddivisa in ufficiali, sottufficiali, truppa e civili (specchio n. 7); relazione critica e considerazioni del comandante dell'ente compilatore (specchio n. 9); planimetria della base e successive varianti (specchio n. 10); relazione del comandante dell'ente compilatore concernente il morale della truppa (specchio n. 11); eventuali osservazioni e note dei comandi superiori all'ente compilatore (specchio n. 12). Nella nuova regolamentazione veniva poi sottolineata l'importanza dello specchio n. 8, dedicato agli avvenimenti generali come le cerimonie, celebrazioni, fatti di "particolare rilievo" e le visite, comprese quelle ispettive; importanza determinata dal fatto che tali eventi erano, ai fini storici, complementari e non meno importanti di quelli a carattere operativo in quanto utili a delineare lo sfondo sociale e politico indispensabile per una più corretta valutazione degli eventi storici, non solo del reparto o ente compilatore ma dell'intera Forza armata nel contesto della vita della Nazione³¹⁰.

Gli Anni Novanta segnarono l'avvio, da parte del legislatore nazionale, della riforma della Pubblica amministrazione, orientata, come noto, al raggiungimento di due obiettivi principali, ossia separare la responsabilità politica da quella amministrativa e assicurare la trasparenza dell'agire amministrativo pubblico. In tale contesto venne varata anche la riforma dei vertici della Difesa che rappresentò un punto di arrivo di un'approfondita riflessione iniziata dopo l'assestamento della configurazione ordinativa degli Anni Sessanta e il superamento di quest'ultima³¹¹.

³¹⁰ Inoltre, si richiamava l'attenzione sulla documentazione fotografica, prevista specificatamente come allegato allo specchio n. 8, in ragione della sua capacità narrativa. Sul modello delle memorie storiche "SMA/US.87" cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche 1977. SMA/US.77" e "Anno 1977-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87. G-18-2. Lettere riguardanti le memorie storiche in partenza".

³¹¹ Ci riferiamo alla l. 18 feb. 1997, n. 25, "Attribuzioni del ministro della Difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa", e al regolamento di attuazione della legge, adottato con il d.p.r. 25 ott. 1999, n. 556, "Regolamento di attuazione dell'articolo 10 della legge 18 febbraio 1997, n. 25, concernente le attribuzioni dei vertici militari", che, tra le altre cose, misero il capo di Stato maggiore della Difesa in posizione sovraordinata rispetto ai capi di Stato maggiore di Forza armata e gli attribuirono la responsabilità della pianificazione, della pre-

Queste modifiche ebbero, naturalmente, una ricaduta anche sull'assetto dell'Aeronautica militare e determinarono la necessità di rivedere le memorie storiche, ancora compilate sul modello e secondo le regole del 1987. Così l'Ufficio storico predispose il nuovo schema "SMA/US.97", più agile rispetto al precedente e composto dai seguenti specchi: notizie sul comando compilatore (località, indirizzo e, nel caso di aeroporti, coordinate geografiche), reparti dipendenti e loro sede, nominativo del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti dipendenti, eventuali variazioni dei comandanti di reparto con le indicazioni del nominativo e della data di assunzione del comando (specchio n. 1); avvenimenti operativi rilevanti quali, ad esempio, l'intercettazione di velivoli sospetti, il trasporto o rischieramento su basi estere, le attività di soccorso, il trasporto di organi e le azioni antincendio (specchio n. 2); avvenimenti generali come le cerimonie, celebrazioni, fatti di "particolare rilievo", visite, visite ispettive, eventuali altre notizie, integrate se il caso da fotografie, su episodi attinenti specie all'atteggiamento della popolazione e delle autorità locali nei confronti del reparto compilatore, alla posizione delle autorità locali avverso le servitù militari, ai decessi di militari e loro cause, alle calamità naturali, agli arresti di militari per reati comuni o militari (specchio n. 3); relazione critica e considerazioni del comandante del reparto compilatore (specchio n. 4); planimetria della base se mai inviata in precedenza ed eventuali varianti significative (specchio n. 5); relazione del comandante del reparto compilatore relativa al morale del personale (specchio n. 6); osservazioni e note dei comandi superiori (specchio n. 7)³¹².

Con la crisi del Golfo persico del 1990-1991 l'Italia riprese, per la prima volta dalla fine del Secondo conflitto mondiale, il suo impegno in missioni di guerra, nell'ambito di una coalizione di 35 Paesi, sotto l'egida dell'ONU. L'Ufficio storico del-

disposizione e dell'impiego delle "forze", consolidando, nel contempo, il ruolo istituzionale degli Stati maggiori quali organismi responsabili del governo e dell'impiego del personale e della vigilanza sull'esercizio dell'azione di comando.

³¹² Sul modello delle memorie storiche "SMA/US.97" cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Direttive memorie storiche", fasc. "Memorie storiche SMA-US.97".

l'Aeronautica comprese, fin da subito, la necessità di individuare delle linee d'azione per preservare la documentazione delle operazioni aeronautiche nella Prima guerra irachena – e, in generale, in future analoghe situazioni – al fine di trasmettere le testimonianze sui reparti mobilitati. Punto centrale del ragionamento riguardò i diari storici che, in relazione agli eventi bellici del passato, si erano dimostrati strumento di lavoro fondamentale per gli studiosi e per lo stesso Ufficio storico. Quest'ultimo dispose, allora, che il Reparto di volo autonomo dell'Aeronautica militare italiana nella Penisola arabica, schierato fin dal settembre 1990 ad Al Dhafra³¹³, dovesse redigere un “diario storico” degli avvenimenti allo scopo di documentare gli aspetti salienti dell'operazione, da conservare per i futuri studi sulla Forza armata³¹⁴. Tale disposizione non fu, però, eseguita dal Reparto e l'Ufficio storico si trovò senza materiale archivistico sulle operazioni dell'Aeronautica militare nel Golfo; solo in seguito, per interessamento della 1ª Regione aerea, fu possibile individuare e salvare parte del carteggio dell'operazione Locusta³¹⁵, conservata allora a Milano³¹⁶.

Durante questi anni l'Ufficio storico tentò di incidere maggiormente sulla politica di tutela generale degli archivi aeronautici e non solo su alcuni specifici tipi di documenti come, appunto, le memorie storiche e i “nuovi” diari storici. Ad esempio, in un promemoria dedicato alle memorie storiche datato agosto 1977, indirizzato al sottocapo di Stato maggiore della Forza armata, il capo dell'Ufficio storico, il gen. Cazzaniga, ribadiva l'opportunità di estendere l'obbligo di conservazione ad altre tipologie documentarie, non rappresentando le memorie storiche,

³¹³ Località situata nell'Emirato di Abu Dhabi, uno dei sette emirati che compongono, dal 1971, gli Emirati arabi uniti.

³¹⁴ Per lo schema del diario storico cfr. allegato alla comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 26 feb. 1991, prot. n. SMA/550/02/H/1149, “Documentazione storica relativa alla crisi del Golfo”, a firma del capo Segreteria f.f., ten. Domenico Bianchi, indirizzata al Comando della 1ª Regione aerea, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 29.

³¹⁵ “Operazione Locusta” fu il nome, in codice, dato alla partecipazione della nostra Aeronautica militare alla Prima guerra del Golfo.

³¹⁶ Il fondo, versato all'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, è, nel momento in cui scriviamo, in fase di riordinamento e inventariazione da parte del personale dell'Ufficio.

sia pur rinnovate, fonte per “raccontare” in modo completo le attività degli enti e dei reparti della Forza armata, soprattutto ai fini di un eventuale studio “di critica storica”. L’ufficiale proponeva, pertanto, di adottare disposizioni aggiuntive per l’invio, all’Ufficio storico, di documenti idonei ad integrare le memorie storiche come, ad esempio, le relazioni sull’attività addestrativa svolta dalle regioni aeree, il consuntivo annuale dello Stato maggiore dell’Aeronautica militare, il sommario statistico del Comando generale delle scuole, le relazioni sul morale del personale redatte dalle regioni aeree e, all’atto della loro distruzione da parte dell’Ufficio sicurezza volo, la copia dei giudizi conclusivi su incidenti di volo in cui ci fossero stati decessi o ferimenti del personale³¹⁷. Non sono stati rintracciati ulteriori documenti rispetto alle richieste avanzate dal gen. Annibale Cazzaniga nel 1977; pensiamo, comunque, che il promemoria contribuì a salvaguardare parte dei nuclei elencati al suo interno vista la loro presenza presso l’Ufficio storico dell’Aeronautica. In generale, però, quello che emerge, anche dall’analisi dei nuclei archivistici oggi conservati dall’Ufficio storico, è che l’azione di tutela di quest’ultimo si dimostrò, nonostante gli sforzi, frammentaria e modesta a causa di un “peccato” originale, ossia dei limiti delle competenze attribuite all’Ufficio cui non si riconosceva l’autorevolezza esclusiva nel decidere sul destino finale di tutte le carte prodotte dalla Forza armata. Autorevolezza attribuita, invece, ad altri uffici, tra cui l’Ufficio del segretario generale del Ministero della difesa che nel novembre dello stesso 1977, diffuse una circolare sul riordinamento degli archivi in cui si invitavano gli enti in indirizzo, tra cui lo Stato maggiore dell’Aeronautica, al rispetto di due circolari risalenti al 1929 e al 1930, entrambe emanate dall’Ispettorato generale amministrativo del Ministero della guerra ed aventi ad oggetto la conservazione e l’eliminazione del carteggio da parte degli uffici del Regio esercito. Le due disposizioni prevedevano lo scarto di tutta la documentazione “riser-

³¹⁷ Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico, “Promemoria per il sottocapo di Stato maggiore dell’AM. Oggetto: Memorie storiche dei reparti. Istituzione nuovo modello”, 10 ago. 1977, a firma del capo Ufficio storico, gen. Annibale Cazzaniga, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell’Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Direttive memorie storiche”, fasc. “Memorie storiche 1977. SMA/US.77”.

vata” e “riservatissima”, al di là del suo contenuto, e la conservazione permanente di pochissime tipologie documentarie afferenti alla funzione contabile-amministrativa in senso lato. In particolare, la circolare del 1929 escludeva dal macero solo il primo esemplare degli stati di servizio degli ufficiali, custodito dal Ministero della guerra, e il ruolo matricolare, per i quali prescriveva il versamento agli Archivi di Stato, rispettivamente 10 anni dopo la morte dell’ufficiale e 10 anni dopo la morte dell’ultimo ufficiale iscritto in ogni singolo volume; inoltre, in merito al primo esemplare dei libretti personali dei generali, dei colonnelli e degli ufficiali superiori, già comandanti in guerra di reggimento o di unità corrispondente, stabiliva il loro invio, da parte del dicastero della Guerra e dopo 25 anni dalla cessazione dai ruoli dell’Esercito, all’Ufficio storico del Corpo di Stato maggiore³¹⁸ che aveva la facoltà di conservare, “per un tempo maggiore”, i libretti di “speciale interesse”. Infine, la circolare richiama, tra le altre norme da rispettare per la conservazione ed eliminazione dei carteggi, la circolare della Divisione di Stato maggiore del Ministero della guerra n. 319 del 1921, dove si rimarcava la necessità di salvaguardare integralmente gli archivi delle grandi unità e delle intendenze, quindi non solo i carteggi che riguardavano le operazioni militari “propriamente dette” ma anche quelli riflettenti la vita del soldato; mentre per i comandi di brigata e di reggimento e per i reparti minori disciplinava la conservazione solo dei carteggi concernenti le operazioni, la dislocazione, la disciplina della truppa, le pratiche di carattere tecnico-amministrativo “di qualche importanza”, i contratti, i documenti sull’acquisto e sul rifornimento di materiali³¹⁹. La

³¹⁸ Ossia l’Ufficio storico del Regio esercito.

³¹⁹ In aggiunta, la circolare stabiliva che i comandi di corpo d’armata dovessero inviare all’Ufficio storico del Regio esercito gli elenchi delle carte, delle fotografie eseguite in guerra e delle pubblicazioni che avevano in consegna. Cfr. circ. Divisione Stato maggiore, 2 giu. 1921, n. 319, “Disposizioni varie. Riordinamento e conservazione del carteggio di guerra”, a firma del ministro della Guerra, Giulio Rodinò, in «Giornale militare ufficiale» del Ministero della guerra, (1921), dispensa 22^a, p. 374. Inoltre, per il testo della circolare del 1929 cfr. circ. Ispettorato generale amministrativo, 17 ott. 1929, n. 634, “Disposizioni varie. Norme per la conservazione e l’eliminazione degli atti del carteggio”, a firma del ministro della Guerra, Pietro Gazzera, in «Giornale militare ufficiale», del Ministero della guerra, (1929), dispensa 54^a, pp. 2550-2553.

circolare del 1930 introduceva alcune modifiche rispetto a quella del 1929 e, tra le carte non destinate allo scarto, aggiungeva i primi originali degli stati matricolari degli impiegati civili e degli operai permanenti delle amministrazioni militari dipendenti dal Ministero della guerra e la cartella individuale degli ufficiali del Regio esercito, da inviare agli Archivi di Stato, rispettivamente dopo 20 anni dalla cessazione dal servizio e dopo 10 anni dalla data di decesso dell'ufficiale; e, ancora, gli atti medico-legali, con particolare riferimento a quelli inerenti agli invalidi di guerra, senza alcun riferimento, però, su chi fosse competente della loro conservazione permanente³²⁰.

Per di più, la circolare dell'Ufficio del segretario generale del novembre 1977, conteneva delle istruzioni che, partendo sempre dalle suesposte circolari del 1929-1930, stabilivano l'esame annuale, sotto la responsabilità diretta dei capi dei singoli uffici, dei carteggi degli anni precedenti agli ultimi cinque, al fine di decidere quali dovessero essere conservati e quali eliminati (o venduti o ceduti alla Croce rossa italiana). Inoltre, ciascun ente in indirizzo, tra cui, ricordiamo, lo Stato maggiore dell'Aeronautica, doveva:

(1) costituire una nuova commissione con l'incarico di procedere alla sollecita selezione del carteggio di pertinenza dell'ente medesimo – ivi compreso quello accantonato negli archivi di deposito – allo scopo di individuare, in base alla vigente normativa in materia, le aliquote che: devono essere distrutte direttamente o versate alla CRI; devono essere sottoposte al vaglio della Commissione di scarto atti di archivio³²¹; possono essere trasferite in un archivio di deposito; | (2) comunicare [all'Ufficio del segretario generale e a Difservizi] – entro il 30 c.m. – i nominativi dei componenti la commissione di cui sopra, con indicato il recapito telefonico; | (3) inviare a Difservizi, dandone conoscenza a questo [Ufficio] – presumibilmente entro il 31 gennaio 1978 – i verbali che, a conclusione dell'attività o nel corso della stessa, le commissioni dovranno redigere e nei quali de-

³²⁰ Con riferimento agli atti medico-legali erano esclusi dalla conservazione permanente solo i verbali delle commissioni ospedaliere e le dichiarazioni che ne facevano le veci, compilate ai sensi dell'art. 12 del d.lgt. 28 lug. 1918, n. 1274. Per il testo della circolare del 1930 cfr. circ. Ispettorato generale amministrativo, "Disposizioni varie. Norme per la conservazione e l'eliminazione degli atti del carteggio", 1 mag. 1930, n. 258, a firma del ministro della Guerra, Pietro Gazzera, in «Giornale militare ufficiale» del Ministero della guerra, (1930), dispensa 24^a, pp. 885-887.

³²¹ Ossia quella prevista dall'art. 47 del d.p.r. 1478/1965.

vono essere evidenziate le aliquote sub (1); | (...) | (5) comunicare a questo [Ufficio] il numero distintivo dei locali, in atto adibiti ad archivio, che, a seguito della predetta selezione, si rendessero eventualmente disponibili per altre esigenze³²².

Lo Stato maggiore dell'Aeronautica faceva proprio quanto stabilito nel 1977 dalla circolare dell'Ufficio del segretario generale, come testimoniato da una comunicazione dell'organo di vertice della Forza armata del giugno 1988, dedicata alle norme per la conservazione ed eliminazione degli atti del carteggio non classificato, indirizzata a tutti i reparti e uffici dello stesso Stato maggiore:

1. Le norme in vigore sulla materia in oggetto sono contenute nella circolare del Gabinetto del ministro datata 2 maggio 1930³²³ allegata al foglio in riferimento, già inviato, a suo tempo, a codesto ente. | 2. Esse stabiliscono che tutti gli atti del carteggio in genere dovranno essere conservati per cinque anni; | inoltre esse indicano gli atti per i quali la conservazione è estesa a dieci, venti o trenta anni. | 3. I reparti/uffici in indirizzo sono responsabili della applicazione delle citate norme per quanto attiene al carteggio originario e ricevuto³²⁴.

³²² Circ. Ministero della difesa, Ufficio del segretario generale, 11 nov. 1977, prot. n. 27881/AT, "Edifici ministeriali - Riordino Archivi", a firma del capo Ufficio interinale del segretario generale, gen. Francesco Saverio Gala, indirizzata agli uffici centrali e alle direzioni generali del Ministero della difesa e, per conoscenza, a diversi enti militari tra cui gli Stati maggiori delle tre Forze armate, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 5.

³²³ Si tratta della citata circ. Ispettorato generale amministrativo, 1 mag. 1930, n. 258, "Disposizioni varie. Norme per la conservazione e l'eliminazione degli atti del carteggio".

³²⁴ Comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, Segreteria generale, 13 giu. 1988, prot. n. SMA/010/7625, "Norme per la conservazione ed eliminazione degli atti del carteggio non classificato", a firma del capo Segreteria generale, magg. gen. Gaetano Castaldi, indirizzata ai reparti e uffici dello Stato maggiore Aeronautica, fotocopia in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 2, fasc. 5. L'applicazione letterale, cioè secondo il solo criterio cronologico, di tali disposizioni e, segnatamente, delle circolari del Ministero della guerra (Ispettorato generale amministrativo) del 1929-1930, rischiò, nel 1991, di mandare al macero quasi tutto l'archivio prodotto dal 1948 al 1985 (ben 12.869 fascicoli) dalla Sezione Aeronautica del Consiglio superiore delle Forze armate, quest'ultimo organo di alta consulenza del ministro della Difesa dal 1951 al 2013. Solo grazie al parere negativo dell'Ufficio centrale per i beni archivistici, diffuso dalla Commissione unica per l'eliminazione degli atti di archivio operante presso la Direzione generale dei servizi generali del Ministero della difesa, la documentazione venne salvata dalla distruzione e la responsabilità della sua conservazione venne assegnata all'Ufficio storico dell'Aeronautica che la ricevette in versamento tra il 1993 e il 1994. Cfr. car-

Volendo completare il quadro delle vicende dell'Ufficio storico dell'Aeronautica negli Anni Ottanta-Novanta, oltre alla questione connessa alla consultabilità delle carte conservate su cui torneremo nel paragrafo che segue, l'Ufficio contribuì in modo rilevante alla diffusione del ruolo che la Forza armata aveva svolto – e svolgeva – nel contesto della vita nazionale, sia attraverso l'organizzazione e partecipazione a convegni, commissioni e comitati storici, sia attraverso la sua produzione editoriale. Per il primo caso, oltre al convegno dedicato a Italo Balbo realizzato nel 1996 dall'Ufficio storico³²⁵, ricordiamo la presenza di quest'ultimo nella Commissione italiana di storia militare istituita nel 1986, erede, come già indicato, della Commissione italiana partecipante alla Commissione di storia militare comparata (poi Commissione internazionale di storia militare), nonché continuatrice, nella metodologia di azione, del Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze dell'attività degli uffici storici di Forza armata, attivo dal 1967 al 1970³²⁶. Da segnalare

teggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 17.

³²⁵ AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Italo Balbo: aviazione e potere aereo. Atti del convegno internazionale nel centenario della nascita (Roma, 7-8 novembre 1996)*, a cura di C.M. SANTORO, Roma, Aeronautica militare, 1998.

³²⁶ La CISM venne istituita con decreto del ministro della Difesa 21 nov. 1986, n. 1120, al fine di “promuovere iniziative tese a migliorare la conoscenza della storia militare italiana e comparata, valendosi del contributo di rappresentanti di istituzioni che si dedicano allo studio dei vari aspetti della disciplina”. Tra le mansioni attribuite alla Commissione quelle di effettuare indagini e ricerche storiche su eventi e personalità, organizzare, ogni anno, un convegno nazionale di storia militare (con relativa pubblicazione degli atti), partecipare a congressi di storia in Italia e all'estero e a mostre librerie, collaborare, in campo nazionale, con la Giunta centrale per gli studi storici, con le università e altri enti esterni alla Difesa; inoltre, in campo internazionale, venne affiliata alla Commissione internazionale di storia militare. La sua composizione originaria prevedeva la presenza dei capi degli uffici storici dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica e di esperti di comprovato spessore scientifico, scelti in ragione degli incarichi ricoperti, anche in ambito universitario, degli studi svolti e delle opere pubblicate; con decreto del ministro della Difesa del dicembre 2003 vennero inclusi anche i capi degli uffici storici del Comando generale dell'Arma dei carabinieri e del Comando generale della Guardia di finanza. A seguito dell'entrata in vigore del d.l. 6 lug. 2012, n. 95, convertito in legge, con modificazioni, dall'art.1, comma 1, della l. 7 ago. 2012, n. 135, le attività della CISM sono transitate all'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa, istituito in via sperimentale nel dicembre 2006 e uscito da tale fase nell'ottobre 2007. Sulla CISM cfr. G. GIANNONE, *CISM: la storia...* cit., pp. 51-55. Inoltre si veda il sito della Commissione consultabile on line all'indirizzo https://www.difesa.it/Il_Ministro/CISM/Pagine/default.aspx (cons. 10 ott. 2017).

poi il coinvolgimento dell'Ufficio storico dell'Aeronautica, insieme agli altri uffici storici di Forza armata e a rappresentanti dell'ANPI, dell'ANEI e della FIVL, ai lavori della Commissione per lo studio sulla Resistenza militare italiana all'estero, dall'8 settembre 1943 all'estate del 1945, istituita il 2 gennaio 1989 con decreto del ministro della Difesa e posta alle dirette dipendenze di quest'ultimo³²⁷.

La contaminazione con altri ambienti e orientamenti storiografici contribuì ad elevare la qualità scientifica della produzione editoriale dell'Ufficio storico dell'Aeronautica, attenta, in generale, alle stesse tematiche del passato ma affrontate con capacità e preparazione ben diverse, a partire da una nuova generazione di storici "con le stellette". Le opere riguardarono soprattutto l'evoluzione del mezzo aereo fino alle avventure spaziali, le origini dell'Aeronautica e la sua partecipazione ad eventi bellici (dalla Grande guerra alla cobelligeranza, compresi gli eventi etiopici del 1935-1936 e spagnoli del 1936-1939), gli enti e reparti aeronautici, i decorati, le personalità (ad esempio, Giulio Douhet, Maurizio Mario

³²⁷ La Commissione aveva il compito di promuovere la raccolta di tutte le notizie e le testimonianze, verbali e scritte, sul contributo fornito dalle unità regolari delle Forze armate all'estero, compresa la storia concentrazionaria degli IMI, e di elaborare una monografia su queste tematiche, affidandone la compilazione a singole sottocommissioni. Per Giorgio Rochat il lavoro della Commissione rappresentò il più organico tentativo di rilancio storiografico della Resistenza militare, svolto sulla base di adeguati mezzi finanziari e con piena autonomia anche rispetto agli uffici storici di Forza armata. La massa di documenti acquisiti, anche in copia, proveniente da archivi nazionali e stranieri, fu messa a disposizione degli autori, sia militari che civili, cui venne affidata la stesura autonoma dei singoli volumi che, al termine dell'attività della Commissione, ammontarono al numero di nove, tutti pubblicati a Roma a cura delle Edizioni Rivista militare. In particolare, tali volumi furono i seguenti: M. FRANZINELLI, *I cappellani militari italiani nella Resistenza all'estero*, 1993; L. NISTICÒ, *I medici militari italiani nella Resistenza all'estero*, 1994; L. VIAZZI, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Montenegro, Sangiaccato, Bocche di Cattaro*, 1994; P. JUSO, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Isole dell'Egeo*, 1994; L. VIAZZI-L. TADDIA, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. La Divisione Garibaldi in Montenegro, Sangiaccato, Bosnia-Erzegovina*; S. BARBA, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Francia e Corsica*, 1995; G. GIRAUDI, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Grecia continentale e isole dello Ionio*, 1995; A. BISTARELLI, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Jugoslavia Centro-Settentrionale*, 1996; M. COLTRINARI, *La Resistenza dei militari italiani all'estero. Albania*, 1999. Cfr. G. ROCHAT, *Forze armate e Resistenza*, in «Italia contemporanea», XXVII (2000), 220-221, pp. 523-531. Sulla partecipazione dell'Ufficio storico dell'Aeronautica alla Commissione cfr. il carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica*, b. 3, fasc. 15.

Moris e Giuseppe Valle) e, tra i nuovi filoni di ricerca, l'urbanistica e l'architettura delle infrastrutture aeronautiche, inquadrare nel loro contesto storico, culturale e politico³²⁸.

3.4. La consultabilità del patrimonio archivistico dell'Ufficio storico

L'interesse per le fonti archivistiche da parte della storiografia italiana, iniziato negli anni del secondo dopoguerra e culminato negli Anni Sessanta, aveva diverse spiegazioni, come ricostruisce Claudio Pavone in alcuni saggi, scritti tra il 1966 e il 1973: il guardare, dopo la fine del regime fascista e dopo la tragedia della guerra, al proprio recente passato di Nazione, cercandovi le radici delle esperienze da poco vissute; il clima culturale che, dopo la crisi del vecchio positivismo, contribuì alla nascita di una nuova coscienza critica del problema delle fonti, preparata in parte dalla lunga battaglia crociata; l'allentarsi dei pregiudizi, politici e accademici, contro la possibilità stessa di scrivere storia su fatti molto recenti quando ancora mancava il necessario distacco; una legislazione archivistica, quella del 1963, che sostituì, per la libera consultabilità, al termine fisso e ancora fermo al 1900, termini cronologici mobili e, ancora, la tendenza, da parte degli Archivi di Stato, a concedere, con una certa larghezza, l'autorizzazione alla fruizione di carte rientranti nelle categorie "riservate"³²⁹.

³²⁸ Ci piace ricordare, come segno del livello scientifico degli autori che in questi anni pubblicarono per l'Ufficio storico dell'Aeronautica, il volume *Giulio Douhet. Scritti 1901-1915*, a cura di A. CURAMI-G. ROCHAT, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1993. Da sottolineare poi che, per la prima volta, venne pubblicata un'opera sulle fonti conservate nell'Archivio dell'Ufficio storico: F. MATTESINI-M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, Roma, SMA, Ufficio storico, 1992, voll. 2.

³²⁹ C. PAVONE, *La storiografia sull'Italia postunitaria e gli archivi nel secondo dopoguerra e Archivi e orientamenti storiografici*, in *Intorno agli archivi e alle istituzioni. Scritti di Claudio Pavone*, a cura di I. ZANNI ROSIELLO, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali, Dipartimento per i beni archivistici e librari, Direzione generale per gli Archivi, 2004 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 84), rispettivamente a pp. 249-297 e pp. 299-329. Cfr. anche I. ZANNI ROSIELLO, *Archivi e storia contemporanea*, in *L'archivista sul confine, Scritti di Isabella Zanni Rosiello*, a cura di C. BINCHI-T. DI ZIO, Roma, Ministero per i beni e le attività culturali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 2000 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 60), pp. 165-173.

La necessità di rispondere alle nuove esigenze prospettate dalla storiografia, specie quella contemporaneistica, chiamò in causa anche gli uffici storici di Forza armata che erano stati, tra l'altro, i principali artefici della conoscenza delle fonti da loro conservate tramite la partecipazione a convegni e congressi e tramite le loro pubblicazioni. Inoltre, il riconoscimento, sebbene a volte *obtorto collo* e confuso, della legge sugli archivi del 1963, emerso come visto durante l'attività del Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze dell'attività degli uffici storici di Forza armata degli Anni Sessanta, li sottoponeva alle stesse norme di accesso e consultabilità degli altri istituti di conservazione pubblici, diventando così difficile giustificare una chiusura alla fruizione di carte rese invece accessibili da altri³³⁰.

Riprendendo il discorso sull'Ufficio storico dell'Aeronautica abbiamo già riportato alcune delle sue affermazioni, espresse durante le riunioni del succitato Gruppo di lavoro, sulla possibilità per gli studiosi di consultare le carte conservate senza particolari vincoli se non quelli previsti dalla legge del 1963, giudicati idonei sia a garantire l'obiettività della ricerca storica che a tutelare la riservatezza delle istituzioni e delle persone e, in aggiunta, contemplando anche la possibilità di una fruizione anticipata in base alla discrezionalità del capo Ufficio.

In seguito l'Ufficio si pose il problema della documentazione classificata, anche in considerazione del fatto che le disposizioni dello Stato maggiore della difesa allora vigenti in materia di tutela del segreto (serie SMD 1/R) non contenevano norme specifiche per la declassificazione di documenti emessi da reparti o enti disciolti. In una comunicazione inviata nell'aprile del 1976 al 2° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica, l'Ufficio storico avanzava la proposta di procedere direttamente e autonomamente alla ridefinizione della classifica delle carte prodotte da enti o reparti disciolti, relative al periodo immediatamente precedente alla Grande guerra e il cui livello di classifica non risultava più aderente al contenuto. Più arti-

³³⁰ Cfr. M. GIANNETTO, *Organizzazione archivistica e indirizzi storiografici nell'esperienza della sala di studio*, in *L'Archivio centrale dello Stato, 1953-1993*, a cura di M. SERIO, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1993 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 27), pp. 215-257.

colata la soluzione prospettata per i documenti classificati prodotti da enti e reparti ancora esistenti: previo accordo con quest'ultimi, l'Ufficio suggeriva di declassificare a "divulgabile" tutto il carteggio fino alla fine della Seconda guerra mondiale (8 maggio 1945); i documenti prodotti dopo tale data potevano essere riclassificati su iniziativa dell'Ufficio ma interessando direttamente i reparti e gli enti originatori della classifica per l'azione di competenza. Queste soluzioni avrebbero consentito un'efficace e reale attuazione delle norme sulla tutela del segreto da parte dell'Ufficio storico che, invece, allora lasciava a desiderare a causa della mancanza delle prescritte misure di sicurezza dei suoi locali e della quantità della documentazione classificata custodita; e, ancora, avrebbe permesso:

aderenza alle norme della pubblicazione SMD-1/R ai fini della richiesta e utilizzazione della documentazione classificata prevista dai compiti di istituto, da parte di militari e civili nazionali e stranieri, interessati ai problemi di storia aeronautica.

Dopo aver ottenuto, nel mese di giugno, l'autorizzazione da parte del 2° Reparto, l'Ufficio procedeva nelle operazioni di declassifica e, con una comunicazione dell'ottobre sempre dello stesso anno, riassumeva, allo stesso Reparto, quanto fatto:

1. I documenti storici riguardanti l'attività dei reparti e degli enti aeronautici esistenti presso il dipendente Archivio storico, dalle origini fino alla data dell'8/5/1945, sono stati tutti declassificati a "divulgabile". | 2. I documenti summenzionati che eccezionalmente trattino problemi di particolare delicatezza verranno di volta in volta classificati a giudizio dello scrivente [Ufficio storico] "ad uso d'ufficio". | Tutta la documentazione storica posteriore alla data summenzionata è stata riclassificata "riservato" ad eccezione di quella degli enti e reparti tutt'ora esistenti coi quali verrà coordinata e definita la nuova classifica.

Inoltre, l'Ufficio ribadiva, con fermezza, il suo ruolo di responsabile della conservazione della documentazione dell'Aeronautica, spesso dimenticato dalla stessa Forza armata:

3. In attesa della emanazione di norme che regolino la cessione dei documenti dagli enti o comandi dell'AM all'Ufficio storico, si precisa che: | a) la distruzione del carteggio e della documentazione "classificata" di un ente o comando del-

l'AM non può effettuarsi senza il nulla osta concesso dall'Ufficio storico per la parte di competenza a seguito del vaglio di selezione del materiale ai fini di una acquisizione da parte dell'Archivio storico; | b) una copia di tutte le pubblicazioni classificate (...) qualora radiate, dovrà venire versata (...) all'Ufficio storico completa di aggiornamenti, ed una allo stato iniziale con allegati tutti gli aggiornamenti da apportare; | c) questo Ufficio provvederà a dare notizia agli enti competenti interessati, a declassificazione avvenuta, della nuova classifica attribuita ai documenti summenzionati³³¹.

Oltre a questa iniziativa di “declassificazione” (quasi) automatica delle carte storiche, che ne consentiva, potenzialmente, l'accesso e la fruizione da parte degli studiosi esterni alla Forza armata, l'Ufficio storico dell'Aeronautica, già nel 1972 permise, con il consenso del suo Stato maggiore, l'accesso alle carte relative alla Guerra di Spagna del 1936-1939. Ciò creò una reazione un po' polemica da parte delle altre due Forze armate che non apprezzarono una scelta, quella dell'Aeronautica, presa in autonomia senza tener conto delle ricadute che avrebbe potuto avere sugli altri uffici storici. Il Gabinetto del ministro della Difesa chiese così agli Stati maggiori di Forza armata di far conoscere la propria opinione in modo da sottoporre la questione alle valutazioni del ministro e, quindi, al fine di adottare adeguate direttive in proposito. Si arrivò così all'emanazione, da parte del ministro della Difesa, della disposizione 25 gen. 1979, n. 7/2349, avente ad oggetto la “Consultazione della documentazione custodita negli uffici storici di FA” con la quale, inequivocabilmente si sanciva, in materia di consultazione dei documenti custoditi negli uffici storici, l'applicazione, per analogia, del d.p.r. 30 set. 1963, n. 1409³³². In aggiunta, veniva prevista la possibilità della consultazione

³³¹ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38.

³³² Per il testo della disposizione del 1979 cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia Aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 38. In realtà, nonostante il richiamo al rispetto della legge archivistica del 1963, gli uffici storici di Forza armata continuarono ad esercitare un alto grado di discrezionalità per la consultazione delle carte considerate “riservate”. Ad esempio, nel 1983 alcuni studiosi interessarono il ministro della Difesa, Giovanni Spadolini, affinché sollecitasse gli uffici storici a rendere accessibili le carte sulla Guerra di Spagna del 1936-1939, visto che carte afferenti allo stesso evento, conservate nel fondo del Ministero dell'aeronautica custodito dall'Archivio centrale dello Stato, erano già state consultate, previo nulla osta del Ministero dell'interno, così come disciplinato dall'art. 21 del d.p.r. 1409/1963. Cfr. *ibidem*.

anticipata di documenti di carattere riservato, previa autorizzazione del Gabinetto del ministro. Il provvedimento veniva poi sostituito da un decreto del ministro della Difesa, datato 1° giugno 1990, che riconfermava quanto stabilito nel 1979 sulla consultabilità e disciplinava il servizio all'interno delle sezioni archivi degli uffici storici soprattutto in base al regolamento per gli Archivi di Stato approvato con il r.d. 2 ott. 1911, n. 1163; ma, a differenza degli Archivi di Stato, inseriva, all'art. 4, una disposizione restrittiva per gli utenti stranieri il cui accesso agli archivi degli uffici storici era consentito solo in presenza del principio della reciprocità, allineandosi, in questo, con le regole dell'Archivio storico diplomatico del Ministero degli affari esteri³³³.

Il processo di acquisizione da parte degli uffici storici di Forza armata della fisionomia di istituti culturali pubblici, con i connessi obblighi di conservazione e di consultazione del patrimonio archivistico custodito, venne perfezionato e concluso dal d.lg. 29 ott. 1999, n. 490³³⁴, che, all'art. 30, escludeva gli Stati maggiori dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica dalla sorveglianza dell'Amministrazione archivistica e, per quanto atteneva alla documentazione di "carattere militare e operativo", dall'obbligo di versamento agli Archivi di Stato. Per la prima volta una disposizione legislativa, di carattere primario, prevedeva esplicitamente la conservazione delle carte militari e operative presso gli Stati maggiori e questo dava forza giuridica all'esistenza stessa di uffici e archivi storici nell'ambito dell'area tecnico-operativa della Difesa; uffici e archivi in precedenza esistenti solo per normativa interna, ovvero in forza degli ordinamenti³³⁵. Quanto

³³³ Copia anastatica del decreto ministeriale del 1990 è pubblicata in S. ORLANDO, *La regolamentazione della consultazione dei documenti custoditi negli archivi degli uffici storici delle Forze armate: d.p.r. 30 settembre 1963, n. 1409; d.m. 1° giugno 1990*, in «Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio storico» dello Stato maggiore dell'Esercito, I (2001), 1, pp. 365-366.

³³⁴ "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352".

³³⁵ Da più autori sono stati criticati sia l'indicazione dei soli Stati maggiori che rappresentano una delle componenti dell'organizzazione centrale delle Forze armate, sia la dicitura "documentazione di carattere militare e operativo", visto che le articolazioni degli Stati maggiori di Forza armata producono molta documentazione di natura amministrativa. Una soluzione proposta da Alessandro Gionfrida, per risolvere l'ambiguità di detta formulazione, è quella di considerare il "carattere mi-

sancito dal testo unico sui beni culturali veniva ribadito dall'art. 41 del d.lg. 22 gen. 2004, n. 42³³⁶, poi esteso, con il d.lg. 26 mar. 2008, n. 62³³⁷, allo Stato maggiore della Difesa³³⁸ e al Comando generale dell'Arma dei carabinieri³³⁹.

litare e operativo” non tanto afferente alla documentazione quanto al soggetto produttore dell'archivio. Cfr. A. GIONFRIDA, *I versamenti all'Archivio dell'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Esercito dall'approvazione del Testo unico sui beni culturali*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare...* cit., p. 164. Sul tema cfr. anche E. LODOLINI, *Norme sugli archivi storici militari...* cit., pp. 292-297; ID., *L'ingresso dell'archivistica negli archivi storici militari*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare...* cit., pp. 38-40.

³³⁶ “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della l. 6 luglio 2002, n. 137”.

³³⁷ “Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 2 gennaio 2004, n. 42, in relazione ai beni culturali”.

³³⁸ Tra i compiti assegnati all'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa rientra, infatti, anche quello di conservare le carte storiche dello Stato maggiore della Difesa e degli organi interforze. Cfr. S. TRANI, *Ancora sugli archivi militari*, in «Le Carte e la Storia», XIII (2007), 1, pp. 107-108.

³³⁹ Sull'Ufficio storico del Comando generale dell'Arma dei carabinieri cfr. F. CARBONE, *Tra carte e caserme: gli archivi dei Carabinieri reali (1861-1946)*, Roma, Ministero della difesa, Ufficio storico del 5° Reparto dello SMD, 2017 (Istituzioni e fonti militari, 4), pp. 371-418.

4. GLI ANNI DUEMILA: NUOVE RESPONSABILITÀ, SFIDE E PROSPETTIVE

4.1. L'ordinamento e le funzioni dell'Ufficio storico

Dalla fine degli Anni Novanta l'Ufficio storico rimase inquadrato sempre, come 5° Ufficio, all'interno del Reparto affari generali, dal 2001 denominato 5° Reparto affari generali, dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, mentre modifiche furono introdotte a livello di articolazione e, parzialmente, nei compiti. Nel biennio 1999-2000 la fisionomia dell'Ufficio storico era caratterizzata dalla presenza di quattro sezioni: 1ª Sezione ricerca ed editoria storica, con il compito della ricerca e divulgazione della storia dell'Aeronautica; 2ª Sezione Archivio, Biblioteca, Emeroteca, con la mansione di ricercare, raccogliere e conservare i materiali e i documenti più importanti; 3ª Sezione internet; 4ª Sezione materiale storico, cui spettava l'incremento del patrimonio storico di carattere materico dell'Aeronautica.

Negli anni dal 2001 al 2010 venne nuovamente introdotta una compagine sostanzialmente articolata su tre sezioni, ovverosia la 1ª Sezione ricerche ed editoria storica, la 2ª Sezione Archivio, Biblioteca ed Emeroteca e la 3ª Sezione materiale storico³⁴⁰.

Nello specifico, la 1ª Sezione ricerche ed editoria storica aveva il compito di divulgare la storia della Forza armata, sia al suo interno che all'esterno, mediante la consulenza per tutte le questioni attinenti alle vicende aeronautiche, la partecipazione a commissioni, centri e società di studi storici, la realizzazione di ricerche storiche di carattere aeronautico e la produzione editoriale.

Alla 2ª Sezione Archivio, Biblioteca ed Emeroteca si riconosceva un ruolo centrale per le attività dell'Ufficio storico, grazie ai compiti finalizzati alla preservazione della "memoria" storica dell'Aeronautica militare, da realizzare con la ricerca, la "catalogazione" e la conservazione di tutta la documentazione considerata "significativa" prodotta nel tempo. La 2ª Sezione era organizzata in tre

³⁴⁰ AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 16.

distinti settori caratterizzati dalla tipologia del materiale conservato: l'Archivio custodiva materiale documentario, di provenienza soprattutto istituzionale, che partiva, a livello cronologico, dagli albori della storia dell'Aeronautica militare, organizzato ancora secondo il criterio di pertinenza (evento, tema, tipologia documentaria); la Biblioteca centrale dell'AM con un patrimonio librario di circa 35.000 volumi su varie discipline (diritto, scienze, economia, storia, narrativa, ecc.), con una parte rilevante riguardante la storia dell'Aeronautica³⁴¹; l'Emeroteca formata da periodici e pubblicazioni nonché dai giornali aeronautici di inizio secolo, a partire dai primi numeri de «L'Aviatore italiano»³⁴².

La 3ª Sezione materiale storico doveva porre in essere tutte le azioni necessarie per la ricerca, in ambito nazionale ed estero, di materiale aeronautico, specie di velivoli che per il loro valore storico potessero consentire un arricchimento dell'ampio patrimonio presente presso il Museo storico dell'Aeronautica militare; inoltre, la Sezione sovrintendeva all'attività riguardante la salvaguardia, la destinazione e l'impiego di tale materiale storico ed, in particolar modo, dei velivoli sia fuori uso sia quelli alienati a seguito dell'ammodernamento delle varie linee di volo. Tale attività implicava la gestione di una fitta rete di pubbliche relazioni con musei, nazionali ed esteri, enti pubblici, istituti scolastici, associazioni e privati, al fine di tutelare l'immagine della Forza armata accertando il corretto uso del materiale concesso e, contestualmente, facilitare interscambi di materiale museale e ricercare forme di collaborazione per campagne di restauro.

Nel 2012 l'organigramma dell'Ufficio storico, sempre inquadrato nel 5° Reparto, prevedeva quattro sezioni: 1ª Sezione editoria storica, 2ª Sezione Archivio storico, 3ª Sezione materiali storici e 4ª Sezione Biblioteca, Emeroteca e multimedia. L'anno successivo, a decorrere dal 1° novembre, il 5° Reparto affari ge-

³⁴¹ All'epoca la Biblioteca centrale dell'AM era collegata al Servizio bibliotecario nazionale (SBN). Inoltre, nel 2005, la Biblioteca acquisì, a seguito di dismissione, la Biblioteca della Direzione generale degli armamenti aeronautici.

³⁴² Rivista consacrata alle novità e ai fatti dal mondo dell'aviazione, edita dal 1909 dalla Casa editrice Sonzogno.

nerali veniva collocato in posizione quadro e sostituito, a titolo sperimentale, dall'Ufficio generale per la comunicazione dell'Aeronautica militare, nel cui ambito rimase l'Ufficio storico. Quest'ultimo, che perdeva la competenza sull'attività editoriale, veniva articolato sulla 1ª Sezione documentazione e ricerca storica, 2ª Sezione materiali storici e 3ª Sezione divulgazione storica multimediale. Infine, dal 30 giugno 2016 l'Ufficio generale per la comunicazione dell'Aeronautica militare è stato trasformato in 5° Reparto comunicazione dello Stato maggiore dell'Aeronautica da cui l'Ufficio storico attualmente dipende, mantenendo la configurazione sulle tre sezioni precedenti³⁴³.

4.2. Le principali attività e iniziative dell'Ufficio storico

Soffermando l'attenzione sui beni archivistici, il processo di metamorfosi degli uffici storici di Forza armata iniziato alla fine degli Anni Settanta e proseguito, sebbene non sempre linearmente, negli anni, ha raggiunto un punto di svolta con il testo unico sui beni culturali del 1999: da questo momento, come detto, gli organi di vertice delle Forze armate hanno acquisito autonomia nei confronti dell'Amministrazione archivistica, circostanza che ha comportato l'esigenza di rivedere le finalità degli uffici storici e le loro ragioni conservatrici, non più esclusivamente strumentali all'istituzione di appartenenza³⁴⁴. Al nuovo ruolo di istituto di conservazione "pubblico" l'Ufficio storico dell'Aeronautica ha cercato di rispondere adottando una serie di misure per recuperare, non sempre con successo, gli archivi già prodotti, per garantire la preservazione di quelle tipologie documentarie tradizionalmente destinate al suo Archivio, per regolamentare l'acquisizione di ulteriori fonti in passato non comprese tra quelle destinate, *ab origine*,

³⁴³ Le notizie ordinarie sull'Ufficio storico sono aggiornate fino all'estate del 2017.

³⁴⁴ Gli archivi storici sono gli unici beni culturali su cui gli Stati maggiori di Forza armata e della Difesa e il Comando generale dell'Arma dei carabinieri hanno ottenuto, dal legislatore nazionale, esplicita esenzione dalla sorveglianza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali (oggi dei Beni e delle attività culturali e del turismo); nessun riferimento viene fatto dallo stesso legislatore in merito ai beni museologici, librari, artistici e architettonici, che appartengono, in grande quantità, all'Amministrazione della difesa e alle stesse Forze armate.

alla conservazione permanente e, ancora, per ampliare le possibilità di fruizione delle carte custodite, stabilendo in modo chiaro le norme di accesso e consultabilità e iniziando un importante lavoro di schedatura, riordinamento e inventariazione.

Volendo considerare alcune delle principali azioni dell'Ufficio storico partiamo dalle memorie storiche per le quali è stato mantenuto, di massima, lo schema stabilito nel 1997 e l'azione svolta si è concentrata nel ricordare il rispetto delle disposizioni sul versamento del documento e nell'assicurare la sua "qualità" informativa, sollecitando i reparti e comandi compilatori a trattare gli argomenti in modo completo, inserendo anche notizie su quegli enti minori dipendenti per i quali non era previsto l'obbligo di redazione delle memorie. Ulteriori variazioni hanno riguardato l'ampliamento, progressivo, del numero degli enti e reparti assoggettati all'obbligo di stesura delle memorie proprio per avere un quadro storico più completo e maggiormente rappresentativo di quelle che sono le realtà aeree e le vicende evolutive della Forza armata³⁴⁵.

Con l'impiego dell'Aeronautica all'estero, iniziato con la Prima guerra del Golfo del 1990-1991 e continuato in altri teatri operativi come quelli di Timor, dell'Eritrea, dei Balcani, dell'Afghanistan e di nuovo dell'Iraq, l'Ufficio storico, oltre a tentare di acquisire i documenti sulle operazioni concluse, ha contribuito all'adozione, nel 2003, di una nuova direttiva sui diari storici³⁴⁶, con l'obiettivo di avere almeno una testimonianza sicura degli eventi in azioni di guerra e di ripristino e

³⁴⁵ Inoltre, è stato stabilito l'invio delle memorie storiche sia su supporto cartaceo che in formato elettronico non modificabile, poi, nel 2006, solo in formato digitale, spettando però agli enti compilatori la conservazione della copia cartacea delle memorie. Cfr., ad esempio, comunicazione del Comando Squadra aerea, Ufficio generale del comandante la Squadra aerea, Ufficio comando, 19 gen. 2016, prot. n. SQA-CCO-10/G-18-2, "Direttiva memorie storiche AM", a firma del capo Ufficio f.f., ten. col. Luigi Borzise, indirizzata ai reparti dipendenti, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Atti 2014-2015-2016. Appunti, note, lettere".

³⁴⁶ Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, "SMA-GEN-003. Direttiva sulla compilazione dei diari storici", edizione 2003. Secondo Carlo Cetto Cipriani la direttiva venne sollecitata *motu proprio* dal capo di Stato maggiore dell'epoca, il gen. Sandro Ferracuti, cfr. C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., p. XXIX.

mantenimento della pace in territori fuori area³⁴⁷. La nuova regolamentazione, attenta a ridurre l'onere della stesura per i reparti³⁴⁸, si applica agli enti e comandi appositamente costituiti o chiamati a partecipare attivamente ad operazioni militari³⁴⁹ che devono redigere il diario mensilmente, per tutto il periodo dell'operazione³⁵⁰, e poi inviarlo all'Ufficio storico entro i primi giorni del mese successivo a quello di compilazione³⁵¹, sia nella versione cartacea che su supporto informatico³⁵². Il suo modello si compone di tre parti: *Premessa*, *Relazioni giornaliera* e *Allegati*, cui si deve aggiungere, al momento della preparazione del

³⁴⁷ Nella *Premessa* si ricorda il valore di testimonianza storica dei diari: “la coltivazione della memoria delle attività svolte in passato viene ritenuta di rilievo in tutte le organizzazioni umane ed è stata sempre incoraggiata. | L'Aeronautica militare, fin dal suo sorgere, istituì un Ufficio storico, inserito nello Stato maggiore della Regia aeronautica, col compito di raccogliere le memorie delle azioni svolte e conservarle in maniera adeguata. | Spunto principale degli studi e delle ricerche di storia aeronautica e militare sono ovviamente le vicende belliche ed i fatti d'arme. Infatti l'Ufficio storico dell'AM conserva gelosamente molta documentazione relativa alle due guerre mondiali e ad altri fatti d'arme. Dopo la II guerra mondiale l'AM non ha partecipato a guerre per cui la documentazione è relativa alle attività addestrative condotte negli ultimi decenni. | Fu nel 1991-92, con la partecipazione all'operazione 'Desert Storm' nel Golfo Persico, che l'AM riprese a compiere attività di guerra in maniera prolungata ed impegnativa. Successivamente le operazioni nei Balcani, in Eritrea ed oggi in Afghanistan ed in Iraq, hanno di nuovo vista l'AM impegnata in attività di combattimento ed operative all'estero. | Queste attività sono da considerarsi come le attività significative dell'Aeronautica contemporanea che saranno oggetto di studio fra alcuni decenni. Si rende pertanto necessario documentarne lo svolgimento in maniera precisa e puntuale, allo scopo di permettere che i futuri studiosi abbiano documenti sui quali operare”.

³⁴⁸ Ad esempio, prevedendo l'uso di documenti prodotti dagli enti compilatori per altre esigenze.

³⁴⁹ Per un periodo prolungato, ossia per “un periodo di tempo continuato di almeno una settimana e che comporti impegno costante e notevole di una aliquota consistente di personale e mezzi”.

³⁵⁰ Il diario storico deve essere redatto fino a livello di squadriglia per le unità di volo e fino a livello di gruppo per le attività non di volo, salvo diversamente disposto dallo Stato maggiore dell'Aeronautica. Qualora un reparto distacchi una sua componente a svolgere l'attività operativa, deve essere il comando della componente a curare il diario storico.

³⁵¹ Il diario storico deve avere inizio il giorno dell'attivazione operativa del reparto o della sua costituzione (compresa la fase del nucleo iniziale di formazione) e terminare nel giorno successivo alla data di smobilitazione o nel giorno in cui il reparto verrà sciolto. La redazione giornaliera del diario deve essere affidata a uno o più ufficiali o sottufficiali, designati dal comandante responsabile, la cui firma di chiusura e la relazione critica mensili servono quale ratifica della validità del documento.

³⁵² Nel caso in cui presso il compilatore fossero disponibili sistemi elettronici il diario può essere preparato su supporto informatico.

primo diario, una *Nota storica* che, per quanto possibile, ricostruisca le vicende precedenti all'inizio della compilazione del documento, dalla costituzione del reparto o dalla sua mobilitazione.

Nella *Premessa* devono essere riportati: estremi dell'ordine in base al quale è stata disposta la partecipazione dell'unità a operazioni militari; azioni preparatorie svolte per predisporre all'inizio delle attività operative e per attuare lo schieramento; sede dell'ente con planimetria e coordinate, in Patria e all'estero, e trasferimenti successivi; per i reparti schierati all'estero, indicazione dell'ora locale e differenza dall'Italia; struttura ordinativa del comando, con la disposizione dei comandi dipendenti e, per ognuno d'essi, indicare se redige un proprio diario storico; situazione numerica e tipologia degli aerei assegnati e di altri equipaggiamenti di rilievo al primo del mese; stemma del reparto, sin dalla predisposizione, anche se non ancora ufficialmente approvato; estremi dell'ordine di smobilitazione, fine dell'attività e rientro in Patria; attività svolte per la smobilitazione o il rientro in Patria; relazione critica mensile del comandante.

Le *Relazioni giornaliere*, riguardanti le attività e gli avvenimenti delle 24 ore precedenti (dalle ore 0 alle ore 24 locali), devono trattare i seguenti argomenti: eventuali variazioni dello schieramento; situazione informativa relativa all'avversario o alla minaccia; aumenti o diminuzioni, inefficienze, ripristino di efficienza degli aerei e degli altri equipaggiamenti di rilievo, compresi i sistemi di telecomunicazione. Inoltre, deve essere inserita una notizia sintetica, di natura cronologica, delle attività di volo e operative svolte, indicando, per ogni attività, chi l'ha ordinata, i compiti assegnati e i risultati ottenuti, i reparti e il numero di aerei o equipaggiamenti impiegati, i nominativi del personale impegnato, l'orario di partenza e ritorno, la rotta (se significativa) e, ancora, considerazioni sullo svolgimento della missione; e, in aggiunta, sono da segnalare le situazioni sanitarie significative, l'assunzione e il trasferimento di personale, le visite di autorità, le decorazioni e le cerimonie.

La finalità degli *Allegati* è quella di contestualizzare meglio quanto riportato nelle due parti precedenti (*Premessa* e *Relazioni giornaliere*); in particolare, devono

comprendere gli ordini del giorno, gli ordini d'operazione, le relazioni, i messaggi e le lettere rilevanti, ricevuti e spediti, i volantini e i manifesti³⁵³.

Altre disposizioni attengono all'apposizione delle classifiche di sicurezza, molto puntuali anche per assicurare, nel futuro, una libera consultazione dei diari storici. Difatti, si prevede la redazione di una scheda di sintesi non classificata, disgiunta dal diario; quest'ultimo, compresi gli allegati³⁵⁴, ha la classifica di sicurezza determinata dal comando compilatore a seconda del rilievo delle informazioni annotate; ma lo stesso comando, elemento importante, deve anche indicare il numero degli anni decorsi i quali la parte del documento viene declassificato a classifica inferiore o considerato non classificato³⁵⁵.

Tra i fatti forse più rilevanti quello del lavoro intrapreso, e ancora in corso, per l'introduzione di una nuova disciplina sulla conservazione degli archivi aventi interesse storico. Ad esempio, in un appunto del giugno 2006, l'Ufficio storico, per il tramite del 5° Reparto, evidenziava al sottocapo di Stato maggiore l'urgenza di colmare un vuoto regolamentare che, se si escludeva le memorie e i diari storici, aveva comportato solo sporadici versamenti di materiale archivistico all'Ufficio³⁵⁶; vuoto che non era più ammissibile in quanto:

³⁵³ Gli *Allegati* possono essere in copia originale, per i documenti in partenza, o in copia conforme all'originale in caso di documenti in arrivo, autenticate dall'ufficiale responsabile della redazione del diario storico.

³⁵⁴ Gli allegati devono essere raccolti separatamente in: ordini del giorno, sempre "non classificati" in modo da renderli disponibili agli studiosi 5 anni dopo la loro redazione; documenti "non classificati"; documenti con classifica "riservato"; documenti con classifica "riservatissimo e segreto".

³⁵⁵ Possibilità prevista dalla stessa normativa nazionale sulla tutela del segreto di Stato e delle informazioni classificate e a diffusione esclusiva, emanata dall'Autorità nazionale per la sicurezza.

³⁵⁶ Il bisogno era più che giustificato se si pensa che all'inizio degli Anni Duemila vennero adottate, nell'ambito della Forza armata, una serie di iniziative che non prendevano in considerazione la questione della preservazione delle carte di interesse storico. Come, ad esempio, la direttiva dello Stato maggiore dell'Aeronautica, 1° Reparto, "Linee guida per la conservazione degli atti del carteggio non classificato", del 2002, dove la tematica sui tempi di conservazione era collegata alla legge 241/1990 e alle discendenti normative, nello specifico al d.p.r. 27 giu. 1992, n. 352 (regolamento per la disciplina delle modalità di esercizio e dei casi di esclusione del diritto di accesso ai documenti amministrativi, in attuazione della l. 241/1990) e al decreto del ministro della Difesa 14 giu. 1995, n. 519 (regolamento sulle categorie di documenti sottratti al diritto di accesso) e, ancora, alle citate circolari del 1929 e 1930 diffuse dall'Ispettorato generale amministrativo del Ministero della guerra,

La normativa in materia di beni culturali (decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42) esenta gli SSMM delle FFAA dall'obbligo di versamento agli Archivi di Stato dei documenti a carattere militare e operativo (...). Tali documenti, dopo opportuna valutazione in merito alla loro rilevanza storica, dovrebbero transitare agli uffici storici. | L'eccezione, se da una parte salvaguarda l'autonomia della Forza armata, dall'altra richiede di disciplinare internamente la materia, sia per garantire la conservazione del patrimonio documentale di competenza ai sensi della normativa sopra richiamata (...), sia per preservare la memoria storica della FA senza soluzione di continuità. | Le azioni necessarie alla finalizzazione di quanto precede, richiedono la definizione di criteri uniformi che disciplinino i corretti passaggi della documentazione AM dagli archivi di deposito agli archivi degli uffici storici [sic] sulla base di altrettanto rigorosi criteri per la selezione della documentazione di potenziale interesse³⁵⁷.

ad alcune disposizioni sul patrimonio e la contabilità generale dello Stato (r.d. 23 mag. 1924, n. 827 e l. 14 gen. 1994, n. 20) e sulla responsabilità amministrativa (codice civile, libro sesto, titolo V, artt. 2946-2947); inoltre, si ricordava che la materia era di “specifica competenza dell’area tecnico-amministrativa” e che, dunque, la direttiva, semplice strumento orientativo, non abrogava né sostituiva eventuali particolari norme dettate al riguardo dal segretario generale del Ministero della difesa (poi anche direttore nazionale degli Armamenti) o da ciascuna direzione generale per gli aspetti di proprio interesse. Cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 33. Per di più, secondo quanto ricordato da Carlo Cetto Cipriani, testimone privilegiato visto che, negli anni che stiamo ripercorrendo, è stato capo della 2ª Sezione Archivio, Biblioteca ed Emeroteca, in occasione dell'introduzione nella Forza armata della normativa sul protocollo informatico e dell'avvio della “smaterializzazione” degli archivi, venne creato, probabilmente nel 2004, un gruppo di lavoro che coinvolse principalmente i reparti dello Stato maggiore e che “riorganizzò l'archiviazione della documentazione, almeno negli enti centrali. Fu prima disposta la revisione delle carte depositate nell'archivio di deposito dello SMA (...) e poi date disposizioni sul materiale da archiviare nei locali che erano stati dotati di un impianto compatto a movimentazione elettronica. I reparti dello SMA ritirarono i loro faldoni dall'archivio di deposito e procedettero all'esame delle carte avviando al macero quanto ritenuto non di interesse. Quintali di carte, risalenti almeno al 1960, furono così avviati al macero con criteri di selezione personali dei singoli soggetti incaricati della revisione. (...) | In vista dell'attuazione del sistema documentale fu fatto un punto di situazione circa i tempi di conservazione della documentazione. Ne uscì un documento che elencava i tempi minimi di conservazione degli atti, come derivanti dalle leggi e regolamenti amministrativo-contabili”, cfr. C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico...* cit., pp. XXV-XXVI.

³⁵⁷ Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 28 giu. 2006, prot. n. SMA/552, “Appunto per il SCSMA. Oggetto: Custodia documentazione AM per finalità storiche: scarti e versamenti”, a firma, per il gen. Carlo Landi, del capo Ufficio storico, col. Euro Rossi, e a firma del ten. col. M.[assimiliano] Barlattani, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 33.

Tra le proposte contenute nell'appunto quella di studiare, a similitudine di quanto avveniva per le amministrazioni statali soggette alla sorveglianza degli Archivi di Stato, precisi strumenti quali le commissioni di sorveglianza e i piani di conservazione, da inserire, dopo gli opportuni adeguamenti, nella Forza armata. Per di più, si riteneva indispensabile, per l'elaborazione della nuova normativa sulla conservazione dei carteggi, costituire un tavolo progettuale composto dall'Ufficio storico e dal 1° Reparto ordinamento, essendo imprescindibile il coinvolgimento dello strumento ordinativo di Forza armata, e ancora dagli altri reparti dello Stato maggiore e dagli alti comandi, per individuare, anche sulla base di un censimento delle carte allora custodite negli archivi di deposito, le "categorie" di documenti di potenziale interesse storico e gli spazi fisici di conservazione necessari³⁵⁸.

All'appunto sono seguite una serie d'iniziative quali alcune comunicazioni del 5° Reparto dello Stato maggiore, aventi l'obiettivo di richiamare i reparti e gli alti comandi agli obblighi determinati dalla legislazione sui beni culturali³⁵⁹ e di iniziare quella "fotografia" delle carte semi-attive, comprese quelle degli organismi aeronautici soppressi, avvalendosi di una scheda approntata dall'Ufficio storico, corredata da apposite istruzioni per l'acquisizione dei dati richiesti, indispensabili per studiare modalità uniformi di valutazione, selezione e trasmissione del materiale all'Ufficio³⁶⁰.

³⁵⁸ Tra gli altri punti presi in considerazione nel documento quelli collegati alla dematerializzazione dei documenti su supporto cartaceo e, quindi, all'individuazione di supporti informatici in grado di rispondere alle esigenze della conservazione digitale a lungo termine e l'opportunità di arrivare, su alcuni aspetti in materia di archivi storici militari, a un coordinamento a livello interforze. Cfr. *ibidem*. Si veda anche Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 3 dic. 2007, prot. n. SMA 552, "Appunto per il sig. sottocapo. Oggetto: Custodia documentazione AM per finalità storiche", a firma del gen. C.[arlo] Landi, del gen. S.[alvatore] Gagliano e del ten. col. M.[assimiliano] Barlatani, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Atti 2007-2008. Atti, note, lettere".

³⁵⁹ Il che significava custodire, fino all'esaurimento dei tempi previsti per la giacenza presso gli archivi di deposito, gli atti a carattere militare-operativo da versare, in seguito, all'Ufficio storico, previa valutazione del loro interesse storico e unitamente agli strumenti necessari alla loro consultazione.

³⁶⁰ Ad esempio, comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 12 lug. 2006, prot. n. SMA-552/G-18-02, "Conservazione della documentazione AM per finalità storiche", a firma del

Per giunta, oltre all'inserimento nelle pubblicazioni sull'ordinamento e funzionamento dei comandi e reparti dell'Aeronautica di un chiaro riferimento agli obblighi conservativi stante il disposto della legislazione sui beni culturali³⁶¹, un'altra risultante è stata la costituzione, nel 2008, di un gruppo di lavoro incaricato di sviluppare il nuovo piano di conservazione per l'Aeronautica militare, formato da rappresentanti dell'Ufficio storico, dei reparti dello Stato maggiore e degli alti comandi aeronautici. L'obiettivo del gruppo è stato quello di identificare la documentazione prodotta da enti e reparti di "possibile" interesse storico al fine di assicurarne, fin dalla loro formazione, il versamento all'Ufficio storico e quindi la loro conservazione permanente; documentazione nella quale, superando l'ambiguità terminologica introdotta dal legislatore nazionale con il testo unico sui beni culturali del 1999 – la formula relativa al "carattere militare e operativo" – si è deciso di ricomprendere anche quella prodotta nello svolgimento di funzioni "amministrative" (gestione delle risorse umane e finanziarie, logistica), essenziali per la definizione dello strumento militare-operativo. Il frutto dell'attività del gruppo è confluito in una diret-

capo Reparto, gen. Carlo Landi, indirizzata a diversi destinatari tra cui gli alti comandi, i comandi di regione aerea e i reparti dello Stato maggiore, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 33. Inoltre, cfr. comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 5 dic. 2007, prot. n. SMA-552/G-12-04, "Disciplina degli scarti e dei versamenti della documentazione storica presso gli archivi degli uffici storici delle FFAA", a firma del capo Reparto, gen. Carlo Landi, indirizzata allo Stato maggiore della Difesa, RIS-2° Reparto e, per conoscenza, allo Stato maggiore della Difesa, 5° Reparto, Ufficio storico e, ancora, comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 6 dic. 2007, prot. n. SMA-552/G-18-04, "Disciplina degli scarti e dei versamenti della documentazione storica", a firma del capo Reparto, gen. Carlo Landi, indirizzata al 1°, 3°, 4°, 5° e 6° Reparto e al Reparto generale sicurezza dello SMA, entrambi i documenti in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Atti 2007-2008. Atti, note, lettere". Inoltre, lo stesso 5° Reparto ha coinvolto l'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa, costituito anche allo scopo di elaborare una normativa interforze sui beni culturali appartenenti alla Difesa, con l'obiettivo di definire, in materia di conservazione degli archivi militari, azioni comuni per tutti gli uffici storici, cfr. comunicazione Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 16 ago. 2007, prot. n. SMA/552/G-18-04, "Disciplina degli scarti e dei versamenti della documentazione storica presso gli archivi degli uffici storici delle FFAA", a firma del capo Reparto, gen. Carlo Landi, indirizzata allo Stato maggiore della Difesa, 5° Reparto, Ufficio storico, in *ibidem*.

³⁶¹ Con l'attribuzione della disciplina della materia all'Ufficio storico.

tiva del 2011³⁶², ancora non approvata, che afferisce ai soli organismi centrali e di vertice della Forza armata³⁶³ e che contiene l'indicazione delle carte da tutelare, collegata alle categorie del "titolario" d'archivio in uso presso l'Aeronautica³⁶⁴; la disciplina, particolareggiata, delle operazioni di versamento delle carte all'Ufficio storico, da effettuare trascorsi solo vent'anni dalla conclusione delle pratiche, con alcune specifiche in merito ai documenti su supporto informatico e a quelli con classifica di sicurezza³⁶⁵; l'introduzione sia della figura del "conservatore di reparto", cui è attribuita la responsabilità di selezionare la documentazione e di ap-

³⁶² Cfr. bozza Stato maggiore Aeronautica, 5° Reparto affari generali, "SMA-GEN-004. Direttiva sulle attività di versamento all'Ufficio storico della documentazione militare e operativa da destinare alla conservazione permanente", edizione 2011, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Atti 2009-2010-2011. Atti, note, lettere".

³⁶³ Questa scelta è giustificata dall'impossibilità, concreta, di conservare la documentazione prodotta da tutta la Forza armata, organismo estremamente complesso. Una soluzione corretta è stata, quindi, quella di custodire gli archivi di interesse storico degli organismi centrali e di vertice che, oltre a rappresentare l'intero ambito delle funzioni dell'Aeronautica (operative, logistiche, addestrative e di *policy*) comprendono un'ampia e significativa documentazione testimoniante le attività dei livelli gerarchicamente subordinati. Per quanto concerne gli enti e reparti periferici aeronautici la documentazione individuata per la preservazione permanente rimane per ora circoscritta alle memorie storiche e ai diari storici.

³⁶⁴ Le categorie riguardano le seguenti materie: armamento, munizionamento e materiale relativo (A); costruzioni aeronautiche (C); demanio e infrastrutture demaniali (D); attività di studio e ricerca ed attività spaziali (E); attività finanziarie ed amministrativo-contabili (F); organizzazione generale della Difesa (G); materiale ordinario, viveri, casermaggio e vestiario (L); veicoli, carbolubrificanti ed ossigeno (M); personale militare e civile (P); materiale speciale e rifornimenti (R); sanità, igiene e materiale relativo (S); telecomunicazioni, assistenza al volo, meteo, informatica e attività geo-topografica (T).

³⁶⁵ Regolamentazione fondamentale visto che parte della documentazione della Forza armata è andata distrutta anche perché ha prevalso, per molto tempo, la normativa sul segreto di Stato e sulla documentazione classificata, emanata prima dallo Stato maggiore della Difesa e, dopo la riforma dei servizi per le informazioni e la sicurezza del 1977, dall'Autorità nazionale per la sicurezza, che prendeva in considerazione solo le necessità dell'ente originatore della classifica e dell'ente che aveva in carico la documentazione classificata. Inoltre, anche la disciplina delineata dalla l. 3 ago. 2007, n. 124, "Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto", e dal d.p.c.m. 3 feb. 2006, "Norme unificate per la protezione e la tutela delle *informazioni classificate*", non risultava di facile applicazione, continuando a rendere complicati i versamenti all'Ufficio storico dei documenti classificati prodotti da enti soppressi e, ancora, rimaneva aperta la questione dei documenti con classifica NATO. Cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, b. 3, fasc. 18.

prontare tutte le operazioni per il suo versamento all'Ufficio storico, sia della “commissione di versamento degli atti”, da istituire presso le aree organizzative omogenee³⁶⁶ degli enti e reparti e avente lo scopo di formalizzare le procedure di versamento all'Ufficio storico³⁶⁷.

Tra il 2005 e il 2011, l'Ufficio storico ha agito anche per una più incisiva azione di salvaguardia della documentazione caratteristica, ad esempio chiedendo alla Direzione generale per il personale militare³⁶⁸, per il tramite del 5° Reparto, l'invio, nel momento del congedo, dei libretti personali dei primi ufficiali donna dell'Aeronautica nonché di definire meglio il concetto troppo generico di “eccezionali” titoli di benemerenze, criterio che doveva servire, in base alle citate *Istruzioni per i documenti caratteristici* del 1966, a selezionare quei libretti personali intestati ad ufficiali non più iscritti nei ruoli o deceduti da trasmettere all'Ufficio³⁶⁹.

Un elemento che, a giudizio di chi scrive, è tra i segni più forti della trasformazione della finalità conservatrice dell'Ufficio storico, riguarda l'acquisizione, dall'inizio degli Anni Duemila, di archivi personali, con un approccio non più, come in passato, casuale e frammentario, ma ponderato e strutturato, finalizzato all'individuazione, custodia e valorizzazione delle carte di persone – e non solo di personalità – legate al mondo aeronautico. Un patrimonio collettivo di memorie, nel tempo divenute anche di carattere familiare, che si è formato, e si va arricchendo, grazie ad una politica di costruzione di relazioni con i soggetti produttori o con le loro fami-

³⁶⁶ L'area organizzativa omogenea è un insieme di funzioni e di strutture, individuate dall'Amministrazione, che opera su tematiche omogenee e che presenta esigenze di gestione della documentazione in modo unitario e coordinato ai sensi dell'art. 50, comma 4, del d.p.r. 28 dic. 2000, n. 445, “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa”.

³⁶⁷ La commissione è costituita dal responsabile della gestione documentale nell'area organizzativa omogenea o dell'unità organizzativa; dal conservatore di reparto, membro “tecnico”, responsabile operativo delle attività di valutazione, selezione e preparazione del versamento; da un sottufficiale (categoria supporto logistico, specialità uffici) in qualità di segretario verbalizzante delle operazioni di selezione e versamento delle carte.

³⁶⁸ Del Ministero della difesa.

³⁶⁹ Cfr. carteggio in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. “Atti 2009-2010-2011. Appunti, note, lettere”.

glie, che detengono le carte dei loro congiunti, viventi o deceduti, che hanno deciso, e decidono, di donarle e affidarle all'Ufficio storico che ormai è diventato un interlocutore credibile, anche per la diffusione della conoscenza dei carteggi privati promossa e realizzata in questi ultimi anni³⁷⁰.

Visto che per gli archivi non esiste un “vivere senza il *philosophari*, una conservazione dissociata dalla valorizzazione”³⁷¹, l'Ufficio storico ha incrementato il servizio al pubblico, predisponendo anche un'adeguata sala di studio³⁷², disciplinando, in modo sempre più conforme agli Archivi di Stato, l'accesso e la consultabilità delle carte custodite, studiando un progetto, ancora in corso, di rappresentazione del suo patrimonio archivistico, secondo criteri e modalità scientifiche e utilizzando le nuove tecnologie³⁷³.

³⁷⁰ Testimonianza dell'attendibilità ormai conquistata dall'Ufficio storico come luogo di “rivitalizzazione delle memorie” è il caso dell'archivio di Stefano Cagna, donato all'Ufficio nel 2013 da Maria e Luciana Cagna, nipoti dell'Aviatore, grazie anche alla disponibilità dell'allora Soprintendenza archivistica per la Liguria che ha autorizzato il trasferimento delle carte a Roma. Sul tema cfr. M. BARTATTANI, *Archivi privati dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Situazione e prospettive di valorizzazione*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare...* cit., pp. 249-262. Inoltre, per l'azione di diffusione della conoscenza delle carte personali custodite dall'Ufficio storico, cfr. S. TRANI, *Vicende private e vicende aeronautiche nelle carte di Mario Ajmone-Cat. Inventario dell'archivio personale*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2012; F. CAFFARENA-C. STIACCINI, *Chi vola vale. L'immagine della Regia aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, Roma, Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio storico, 2013. Infine, un'ulteriore forma di valorizzazione è quella attraverso il web. Si ricorda, ad esempio, la pubblicazione di schede descrittive degli archivi personali e familiari sul portale del censimento delle raccolte e degli archivi fotografici in Italia, iniziativa coordinata dall'Istituto centrale per il catalogo e la documentazione, in collaborazione con il Centro italiano per la fotografia e con il sostegno della Direzione generale per l'arte e l'architettura contemporanea e periferie urbane del MiBACT. Cfr. <http://www.censimento.fotografia.italia.it/archivi/archivio-dellufficio-storico-dellaeronautica-militare> (cons. 10 ott. 2017).

³⁷¹ C. PAVONE, *Gli Archivi di Stato: problemi e proposte*, in *Intorno agli archivi e alle istituzioni...* cit., p. 145.

³⁷² Grazie ai lavori di ristrutturazione che hanno riguardato anche i locali dell'Archivio, della Biblioteca e dell'Emeroteca mentre permangono ancora le problematiche connesse al bisogno di ulteriori spazi per ricevere nuovo materiale documentario e librario.

³⁷³ Per l'attività di schedatura, riordino e inventariazione è utilizzato un software di descrizione archivistica conforme ai requisiti e alle funzionalità indicati dalla comunità archivistica. Inoltre, in merito ai fascicoli dei prigionieri di guerra degli angloamericani durante la Seconda guerra mondiale e ai profili dei capi e sottocapi di Stato maggiore della Regia aeronautica, ricostruiti sulla base dei

A proposito del primo punto il regolamento dell'Archivio, della Biblioteca e dell'Emeroteca è stato oggetto di revisione nel 2002³⁷⁴, 2007³⁷⁵ e 2017³⁷⁶, proprio per l'esigenza di armonizzare tale strumento con la normativa sui beni culturali, sul diritto di accesso e sulla consultabilità, comprese le disposizioni sulla tutela della *privacy* e della riservatezza³⁷⁷. Nello specifico, il regolamento del 2017, rispetto a quello del 2007, contiene una modesta contrazione dell'orario del servizio all'utenza esterna dell'Archivio e della consistenza del materiale che può essere richiesto giornalmente. Per il resto, avendo come modello di riferimento i regolamenti per le sale di studio predisposti dagli Archivi di Stato, vengono disciplinati,

libretti personali custoditi dall'Ufficio storico, sono stati conclusi due progetti finalizzati a testare nuove forme di valorizzazione del patrimonio documentario conservato, attraverso l'adozione dei principi e delle metodologie del "semantic web", che segna un passaggio dalla "tradizionale" descrizione archivistica alla comunicazione dei contenuti informativi degli archivi.

³⁷⁴ Aeronautica militare, Stato maggiore Aeronautica, 5° Reparto, SMA-552/01/2002, "Regolamento di utilizzo della Biblioteca centrale AM, dell'Emeroteca e dell'Archivio storico", edizione 2002, approvato il 24 giugno 2002 dal sottocapo di Stato maggiore, gen. Ennio Pampeña, che abrogava la precedente edizione del 1978 emanata dall'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica, edizione non rintracciata.

³⁷⁵ Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto affari generali, SMA-GEN-001, "Regolamento dell'Archivio e della Biblioteca dell'Ufficio storico AM", edizione 2007, approvato il 12 luglio 2007 dal sottocapo di Stato maggiore, gen. Giuseppe Bernardis, che abrogava la precedente edizione del 2002. Nel 2009, alla direttiva SMA-GEN-001 venne introdotta la variante n. 1, concernente le norme sulla riproduzione dei documenti e fatta in analogia con le regole adottate allora dall'Archivio centrale dello Stato.

³⁷⁶ Stato maggiore Aeronautica, 5° Reparto, SMA-COM-001, "Regolamento dell'Archivio e della Biblioteca dell'Ufficio storico AM", ex SMA-GEN-001, edizione 2017, approvato il 19 maggio 2017 dal sottocapo di Stato maggiore, gen. Settimo Caputo, che ha abrogato la precedente edizione del 2007.

³⁷⁷ Occorrenza sorta anche per "definire articolatamente le modalità di accesso e di utilizzo delle strutture in argomento [Archivio, Biblioteca ed Emeroteca], in considerazione del crescente, eterogeneo afflusso di frequentatori esterni (...) la cui quotidiana presenza nelle sale dell'Ufficio storico richiede l'adozione di misure atte a incrementare l'immagine e l'efficienza della Forza armata, anche in ragione di aspettative terze conseguenti ad una maggiore esposizione dell'Ufficio storico quale 'luogo culturale aperto al pubblico'", cfr. Stato maggiore dell'Aeronautica, 5° Reparto, 12 lug. 2007, prot. n. SMA-552, "Appunto per il sig. sottocapo di SMA. Oggetto: revisione del documento SMA-GEN-001, Regolamento dell'Archivio e della Biblioteca dell'Ufficio storico AM", a firma del capo Reparto, gen. Carlo Landi, in AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato, b. "Atti 2007-2008. Appunti, note, lettere".

in modo molto articolato, le procedure di ammissione e accesso³⁷⁸, il comportamento che i ricercatori devono tenere in sala di studio, il prestito, le misure adottate da parte dell'Ufficio storico in caso di furto, smarrimento, danneggiamento e mancata restituzione della documentazione e, ancora la riproduzione, a pagamento, del materiale³⁷⁹. Per quanto riguarda l'accesso e la consultabilità degli archivi, l'utente è tenuto a compilare e sottoscrivere la "scheda di ammissione alla consultazione", dichiarando così di aver preso visione e di accettare il regolamento dell'Archivio dell'Ufficio storico nonché di conoscere e rispettare la legislazione sulla tutela dei dati personali e sull'accessibilità dei documenti per scopi storici. Sono liberamente consultabili i documenti non classificati nazionali e NATO, ai sensi della normativa vigente in materia di sicurezza e tutela del segreto di Stato. Non sono invece liberamente consultabili i documenti con classifica di sicurezza, quelli non classificati aventi meno di trent'anni, quelli contenenti dati sensibili idonei a rilevare lo stato di salute, la vita sessuale e i rapporti riservati di tipo familiare, che diventano fruibili dopo settant'anni; sono altresì esclusi dalla libera consultazione, per il tempo rispettivamente indicato, le categorie documentali di pertinenza del Ministero della difesa elencate all'art. 1050 del d.p.r. 15 mar. 2010, n. 90³⁸⁰, tra cui rientra la documentazione del personale militare, sottratta all'accesso per cinquant'anni. È prevista la possibilità di richiedere l'autorizzazione per la consultazione anticipata dei documenti estromessi dalla libera fruizione, che mantengono sempre il loro carattere di riservatezza e, quindi, non possono essere comunicati a chiunque, non diventano cioè liberamente accessibili. Infine, gli studiosi sono assoggettati, in

³⁷⁸ Sempre subordinato alla prenotazione, sia per i limitati posti della sala di studio dell'Archivio e della Biblioteca, sia per ragioni di sicurezza visto che l'Ufficio storico è ubicato in un complesso militare.

³⁷⁹ Alla data di approvazione del regolamento non era stata ancora promulgata la l. 4 ago. 2017, n. 124, contenente all'art. 1, comma 171, la norma, modificativa dell'art. 108 del codice dei beni culturali del 2004, che estende il regime di libera riproduzione ai beni archivistici e bibliografici.

³⁸⁰ "Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246".

generale, alle disposizioni del codice di deontologia e di buona condotta per la ricerca storica del 2001³⁸¹.

Essendo la fruizione e la successiva valorizzazione delle carte strettamente collegate alla presenza di corretti mezzi di ricerca archivistici, alla carenza di personale interno scientificamente preparato si è posto rimedio, in un primo momento, con una convenzione, firmata nel 2004, tra l'allora Scuola speciale per archivisti e bibliotecari della Sapienza e il 5° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, mirata a una collaborazione per la realizzazione di tirocini di orientamento da compiersi, da parte di studenti della Scuola, presso l'Archivio dell'Ufficio storico; studenti poi sostituiti da archivisti libero professionisti che hanno effettuato (ed effettuano) lavori di riordinamento e inventariazione dei fondi, secondo criteri e metodologie discusse e verificate con un comitato scientifico, formato dai professori Paola Carucci e Elio Lodolini che, dal 2005, svolgono a titolo gratuito opera di consulenza in materia archivistica per l'Ufficio storico dell'Aeronautica. A tale soluzione emergenziale si è iniziato a porre rimedio formando, nelle materie archivistiche, parte del personale militare, ufficiali e sottufficiali, usufruendo dell'offerta formativa e di aggiornamento degli Archivi di Stato e dell'università. Inoltre, anche tra il personale civile sono cresciute, dal 2014, le competenze archivistiche grazie alla presa di servizio di una vincitrice del concorso indetto nel 2007 dal Ministero della difesa per il profilo di collaboratore bibliotecario³⁸² e, ancora, al co-

³⁸¹ Ora allegato al d.lg. 30 giu. 2003, n. 196, "Codice in materia di protezione dei dati personali".

³⁸² Nel 2004 la qualifica di "archivista di Stato" è stata soppressa dagli organici della Difesa e fatta confluire in quella di "collaboratore bibliotecario". In seguito, nel 2004-2006, sia il professor Elio Lodolini che il col. Euro Rossi, allora capo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica e presidente della CISM, si adoperarono, senza successo, per far ripristinare, nel sistema di classificazione del personale civile della Difesa, il profilo di "archivista di Stato", essenziale per gli uffici storici di Forza armata. Sulla vicenda, cfr. E. LODOLINI, *La scomparsa degli archivisti di Stato dai ruoli del Ministero difesa*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari...* cit., pp. 230-233; ID., *L'ingresso dell'archivistica negli archivi storici militari*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica militare...* cit., pp. 42-46.

mando di due risorse provenienti da altre amministrazioni, tutte risorse munite di appropriati titoli di studio.

In generale, è notevolmente accresciuto, in questi ultimi anni, il reticolo relazionale dell'Ufficio storico, e delle sue sezioni, con le istituzioni del MiBACT per lo sviluppo di politiche di tutela del patrimonio culturale conservato; con l'“accademia” per la realizzazione di progetti comuni e per lo svolgimento, specie presso l'Archivio dell'Ufficio, di tirocini formativi e di orientamento per studenti e laureati; e, naturalmente, con gli altri uffici storici di Forza armata, segnatamente nell'ambito della Commissione italiana di storia militare le cui attività sono transitate, nel 2012, all'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa³⁸³. Come è stata potenziata l'organizzazione e la partecipazione a convegni e l'attività editoriale, interrotta, come accennato, nel 2013/2014, data in cui la competenza è passata, insieme alla redazione della «Rivista Aeronautica», al 3° Ufficio del 5° Reparto comunicazione dello Stato maggiore dell'Aeronautica³⁸⁴.

Ma per fornire un quadro più completo sul “nuovo” Ufficio storico, e sulle sue potenzialità, dobbiamo, prima di concludere, accennare all'azione specifica delle altre due sezioni.

La 2ª Sezione materiali storici ha competenza sul materiale aeronautico di interesse storico, composto principalmente dai velivoli o parti di essi (inclusi gli equipaggiamenti e i sistemi associati), dal settore delle uniformi, dai sistemi e dagli apparati connessi alla storia dell'aeronautica e dell'assistenza al volo più in generale (ad

³⁸³ La stessa costituzione dell'Ufficio storico dello Stato maggiore della Difesa e l'individuazione del suo ruolo di coordinamento in materia di beni culturali delle Forze armate si deve all'allora col. Euro Rossi, quando ricopriva, come già accennato, la duplice carica di capo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica e presidente della CISM, come emerge in E. ROSSI, *Gli archivi militari nel contesto dell'organizzazione archivistica italiana. Problemi e soluzioni*, in *Forze armate e beni culturali. Distruggere, costruire, valorizzare*, a cura di N. LABANCA-L. TOMASSINI, Milano, Edizioni Unicopli, 2007 (Centro interuniversitario di studi e ricerche storico-militari, 5), pp. 249-259.

³⁸⁴ Per un quadro completo delle opere editate a cura dell'Ufficio storico negli Anni Duemila si rimanda al catalogo delle pubblicazioni consultabile on line all'indirizzo <http://www.aeronautica-marchesi.it> (cons. 11 nov. 2017).

esempio, telecomunicazioni e meteorologia), nonché dai beni culturali più classici quali i dipinti, le sculture e i manufatti in possesso della Forza armata.

In particolare, la Sezione sovrintende alla destinazione e all'impiego del materiale avente un possibile interesse storico-aeronautico; indirizza e coordina le attività del Museo storico dell'Aeronautica militare, tramite l'emanazione di direttive per il recupero, il restauro, la catalogazione e l'esposizione dei velivoli e dei materiali aeronautici; promuove i rapporti di collaborazione e scambio con istituzioni pubbliche e private che hanno finalità analoghe nella diffusione della cultura storica e tecnica aeronautica; collabora con enti, associazioni, società ed altre amministrazioni dello Stato per l'individuazione, il recupero e il restauro di velivoli e del materiale aeronautico di interesse o di potenziale valore storico, nonché di quello già classificato come bene culturale "aeronautico". Nell'ambito di tali mansioni, tra il 2013 e l'inizio del 2018, ha promosso il recupero e il restauro di velivoli di notevole interesse storico e tecnico-scientifico e, ancora, ha elaborato il nuovo regolamento del Museo storico dell'Aeronautica militare. Per quanto concerne i beni artistici di proprietà della Forza armata, la Sezione ha supervisionato le attività che hanno portato al recupero di alcuni dipinti murari di Marcello Dudovich, rinvenuti presso Palazzo dell'Aeronautica. Inoltre, ha coadiuvato le operazioni che hanno consentito di esporre, nel 2014, il dipinto di Giacomo Balla "Celeste metallico aeroplano" al Guggenheim Museum di New York (retrospettiva "Italian Futurism, 1909-1944: Reconstructing the Universe") e, nel febbraio 2018, l'opera "Volo su Sabaudia" di Guglielmo Sansoni in occasione dell'esposizione "Post Zang Tumb Tuuum. Art Life Politics: Italia 1918-1943", organizzata dalla Fondazione Prada di Milano. Infine, la Sezione rappresenta l'Aeronautica militare nel coordinamento della Rete nazionale dei musei aeronautici, costituita nel 2015 per promuovere l'attuazione di sinergie che consentano una migliore fruizione del patrimonio culturale aeronautico e, quindi, la crescita complessiva dell'offerta museale nazionale di settore. La 3ª Sezione divulgazione storica multimediale è stata istituita con il preciso scopo di creare e utilizzare tecniche innovative di presentazione e diffusione della cultura storica aeronautica, utilizzando la ricostruzione degli ambienti in "realtà virtuale", mediante la modellazione in 3D e l'utilizzo di programmi di *gaming*, che consen-

tono ai fruitori (al pubblico) di ritrovarsi in situazioni, quali luoghi o eventi storici, in modalità immersiva e interattiva. Tra i prodotti della Sezione, che si basano su una preliminare ricerca storico-archivistica e su accurati rilevamenti del posto/luogo, quelli che hanno riscosso maggiori riconoscimenti sono la visita virtuale delle sale storiche di Palazzo dell'Aeronautica³⁸⁵ e dell'Idroscalo di Orbetello così come si presentava il giorno della partenza della crociera aerea del decennale, seconda e ultima crociera aerea transatlantica di massa che si svolse dal 1° luglio al 12 agosto del 1933³⁸⁶. In aggiunta, dal 2016, la Sezione partecipa al catalogo "Roma con le scuole: percorsi didattici per una crescita in Comune", promosso da Roma Capitale con le più importanti istituzioni pubbliche e private cittadine, con un'iniziativa di divulgazione storica dal titolo "Spieghiamo le ali", pensato per avvicinare gli studenti a un mondo ricco di tradizioni e tecnologia come quello dell'Aviazione e dal 2017, in rappresentanza dell'Aeronautica, è soggetto ospitante di iniziative collegate all'alternanza scuola-lavoro, incentrate su percorsi formativi, indirizzati a studenti di licei romani, dedicati all'apprendimento e all'uso di software di modellazione tridimensionale e di *gaming*.

³⁸⁵ Il già citato AERONAUTICA MILITARE, *Visita virtuale de: L'ingresso monumentale e l'area di rappresentanza di Palazzo Aeronautica*, a cura dell'UFFICIO STORICO AM, s.l. [Roma], Stato maggiore Aeronautica, 2012, con DVD allegato.

³⁸⁶ AERONAUTICA MILITARE, *Come era l'Idroscalo di Orbetello. Estate 1933. Visita virtuale dell'Idroscalo e museo interattivo della crociera del decennale*, a cura dell'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, 2013, DVD.



I FONDI ARCHIVISTICI

I. ARCHIVI ISTITUZIONALI

Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923)

I p r i m o r d i , fasc. 442 (1909-1923, con docc. dal 1907 e con doc. del 1956). Inventario 2010.

Il fondo, di carattere miscelaneo, è costituito da documentazione anche di natura fotografica, cartografica, iconografica e a stampa, afferente a diversi soggetti produttori, in parte conservata dall'Ufficio storico dello Stato maggiore del Regio esercito e, successivamente, versata all'Ufficio storico della Regia aeronautica dall'Ufficio del capo di Stato maggiore del Regio esercito e dal Ministero della guerra, tra la fine degli Anni Venti e l'inizio degli Anni Trenta del Novecento. In ragione della perdita di qualsiasi relazione con il loro contesto di provenienza i documenti sono stati aggregati per evento e/o tematica e, in parte esigua, per tipologia documentaria; si riferiscono tra l'altro alle origini dell'Aviazione del Regio esercito, ai servizi aeronautici della Regia marina, alle fasi di costituzione dell'Arma aerea e, in generale, alle fasi embrionali dell'Amministrazione aeronautica (istituzione del Corpo aeronautico militare nel 1915 e del Comando generale d'aeronautica nel 1918), alla partecipazione delle unità aeree del Regio esercito alla Guerra italo-turca del 1911-1912 e alla Prima guerra mondiale, al personale navigante (piloti e osservatori d'aeroplano: corsi, conseguimento brevetti di pilotaggio, addestramento, nomine, avanzamenti, trasferimenti, congedi), agli aerostati, dirigibili e aeroplani (costruzione, esperimenti di volo e collaudo, impiego), all'armamento e munizionamento, alle aviazioni straniere. È presente documentazione in francese, inglese e tedesco.

< Atti parlamentari, disegni, decreti e leggi > 1909-1918, fasc. 29. < Gestione amministrativa e attività dei servizi aeronautici > 1910-1919, fasc. 100. < Ordini del giorno, ordini permanenti, notiziari, circolari e fogli d'ordine > 1910-1923,

fascc. 64. Contiene disposizioni adottate da, o riguardanti, comandi, reparti ed enti appartenenti al Ministero della guerra e al Regio esercito (Arma del genio e Corpo aeronautico militare), tra cui: Comando d'aeronautica aviatori, Commissariato generale d'aeronautica, Battaglione aviatori, Battaglione specialisti del Genio, Battaglione squadriglie aviatori, Direzione generale d'aeronautica, Direzione tecnica dell'aviazione militare, Ispettorato aeronautico e Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici. < Studi ed esperimenti di volo, brevetti, scuole di aviazione, missioni all'estero > 1908-1920, con docc. del 1907, fascc. 148. < Guerra di Libia > 1912-1916, con doc. del 1956, fascc. 24. < Prima guerra mondiale: azioni di guerra > 1915-1919, fascc. 27. < Diari storici > 1911-1919, fascc. 37. La serie è articolata nelle sottoserie *Diari storici della Guerra di Libia* e *Diari storici della Prima guerra mondiale*. < Estratti, bozze, stampa e censura > 1912-1918, fascc. 13.

Materiale concernente gli stessi soggetti produttori e/o gli stessi eventi e argomenti è presente in altri nuclei documentari conservati dall'Ufficio storico dell'Aeronautica, tra cui si segnalano, oltre a quelli descritti in questa periodizzazione, quelli presenti nella partizione Archivi del personale, Raccolte e miscellanee, pp. 292-295. Inoltre, carte sull'impiego delle unità aeree nella Campagna italo-turca del 1911-1912 e nella Grande guerra sono custodite presso l'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Esercito (in particolare: *B-1. Diari Prima guerra mondiale*, voll. 11.200, 1915-1919, con diari storici dal 1914 e del 1920-1927; *F-3. Carteggio sussidiario Prima guerra mondiale*, bb. 432, 1900-1926; *L-8. Libia*, bb. 247, 1864-1939) e presso l'Istituto di storia e di cultura dell'Arma del genio (*Guerra italo-austriaca 1915-1918*, fondo noto anche con la denominazione *Serie nera*, bb. 954, pacchi 2, fascc. 3 e regg. 2, 1915-1918, con docc. dal 1908 e fino al 1926).

I n c i d e n t i d i v o l o 1 9 1 0 - 1 9 2 2, bb. 11 e fascc. 2 (1910, 1912-1922, con docc. fino al 1925). Elenco sommario 2016.

Si tratta del primo aggregato del complesso documentario tradizionalmente denominato *Incidenti di volo*, di natura eterogenea, essendo formato sia da miscellanee che da fondi in senso proprio. Il presente nucleo, di carattere miscelaneo, è costituito da fascicoli creati dall'Ufficio storico, intestati al nominativo del militare de-

ceduto a causa dell'incidente di volo, composti riunendo sia documentazione originale – prodotta specie dal Ministero della guerra (Direzione generale d'aeronautica) e dal Regio esercito (Comando supremo, Ufficio servizi aeronautici) –, sia documentazione redatta dallo stesso Ufficio storico. Le unità archivistiche sono raggruppate in base all'anno dell'incidente di volo, anche se si segnala la presenza, tra le carte relative al 1912, di fascicoli afferenti ad incidenti di volo avvenuti nel 1925. Per i primi anni sono conservati, prevalentemente, ritagli stampa e sommarie note biografiche sui militari deceduti, anche in relazione ad incidenti di volo verificatisi nel corso della Prima guerra mondiale; solo dagli anni 1919-1920 la documentazione inizia a riflettere le attività investigative svolte dalle autorità militari al fine di identificare la causa dell'incidente (rapporti, dichiarazioni dei testimoni e dell'ufficiale medico).

Vedi anche: La Regia aeronautica (1923-1946), Raccolte e miscellanee, *Incidenti di volo 1923-1946*, p. 253; L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 1° Reparto operazioni* poi *3° Reparto piani e operazioni, Incidenti di volo*, pp. 266-267.

P r i m a g u e r r a m o n d i a l e , fasc. 2.741 (1901-1942, con docc. fino al 1992). Elenchi analitici 2009 e 2010.

Il fondo, di carattere miscelaneo, è costituito da documentazione di natura eterogenea (testuale, fotografica, cartografica, iconografica e a stampa), afferente a diversi soggetti produttori, tutti incardinati nel Ministero della guerra e nel Regio esercito; probabilmente parte delle carte apparteneva a quei nuclei archivistici conservati dall'Ufficio storico dello Stato maggiore del Regio esercito e, successivamente, versati all'Ufficio storico della Regia aeronautica dall'Ufficio del capo di Stato maggiore del Regio esercito e dal Ministero della guerra, tra la fine degli Anni Venti e l'inizio degli Anni Trenta del Novecento. In ragione della perdita di qualsiasi relazione tra i documenti e il loro contesto di provenienza, anche recenti lavori di riordinamento e inventariazione non sono stati in grado di ripristinare, parzialmente e/o sulla carta, la fisionomia originaria delle aggregazioni documentarie; oltre a migliorare la qualità degli strumenti di ricerca, tali interventi, sebbene

necessariamente basati sul criterio di pertinenza, hanno adottato criteri di riorganizzazione tematici più coerenti e pertinenti, individuando cinque serie archivistiche che si descrivono di seguito, secondo l'ordine deciso in sede di inventariazione.

< Squadriglie aeroplani > 1913-1938, con docc. fino al 1991, fasc. 979. Elenco analitico 2009. La documentazione, in prevalenza relativa al periodo 1913-Anni Venti del Novecento, è articolata, virtualmente, in 105 sottoserie, corrispondenti, ognuna, a una squadriglia aeroplani, ad eccezione dell'ultima sottoserie intestata alla *Stazione Aviazione della Regia marina* stanziata a Poggio Renatico. Nell'ambito di ogni sottoserie le carte, prodotte specie dalle squadriglie, testimoniano la partecipazione di quest'ultime alla Prima guerra mondiale e sono aggregate in fascicoli relativi a: eventi particolari, attività aerea (relazioni su singole operazioni e prospetti statistici), diario storico, situazione del personale, situazione dei mezzi aviatori, incidenti aerei, concessione di medaglie al valor militare ed encomi solenni (proposte con annessi pareri, rapporti informativi, estratti da fogli caratteristici); in genere è presente anche un fascicolo costituito da una "monografia", dattiloscritta, sulla storia della squadriglia, incrementato, nel tempo, dal personale dell'Ufficio storico con l'inserimento di estratti da pubblicazioni, note o documenti.

< Sezioni, uffici e comandi d'Aeronautica > 1915-1919, fasc. 245. Elenco analitico 2009. La documentazione riguarda, in prevalenza, il Corpo aeronautico militare, istituito nel 1915, e le sue vicende nel corso della Prima guerra mondiale. Si segnala la presenza di carteggio, circolari, fogli d'ordini, relazioni, promemoria, diari storici, bollettini, notiziari e specchi; gli argomenti trattati afferiscono, tra l'altro, ai fronti e ai reparti italiani e nemici, ai materiali aeronautici, al personale militare (situazione e movimenti), alle azioni delle Forze aeree avversarie, all'uso del materiale aeronautico catturato al nemico, agli aeroplani (anche nemici), ai campi d'aviazione in zona di guerra e alle scuole di aviazione.

< Gruppi aeroplani > 1914-1920, fasc. 321. Elenco analitico 2009. La documentazione, in prevalenza relativa agli anni 1915-1918, è articolata in 24 sottoserie, corrispondenti, ognuna, a un gruppo aeroplani e costituita da carte riflettenti la partecipazione dei gruppi, e delle loro unità, alla Prima guerra mondiale; in particolare, le materie trattate si riferiscono all'attività aerea

mensile delle squadriglie, alla costituzione dei campi d'aviazione, all'attività dei comandi d'Aeronautica, alla situazione degli apparecchi e del personale, alle ricompense al valor militare. < Miscellanea > 1901-1942, con docc. fino al 1992, fascc. 630. Elenco analitico 2009. La documentazione, il cui nucleo più consistente riguarda gli anni 1911-1923, è articolata nelle seguenti 12 sottoserie, che si riferiscono sia al soggetto produttore delle carte che alle tematiche riflesse in quest'ultime: *Comando supremo, Servizi aeronautici della Regia marina, Comando aviazione per l'artiglieria, Gruppi e squadriglie aeroplani e sezioni* (con documenti analoghi a quelli conservati nelle succitate serie *Gruppi aeroplani* e *Squadriglie aeroplani*), *Scuole, brevetti di pilotaggio e campi di aviazione, Aeronautica all'estero, Situazione della forza dei reparti aeronautici, Personale (situazione, ricompense, avanzamenti, punizioni e trasferimenti), Autoparchi* (in particolare, 7° Autoparco di aviazione), *Invenzioni aeronautiche, Memorie storiche* (documenti su eventi particolari e significativi nella storia aeronautica) e *Varie Prima guerra mondiale*. < Dirigibili > 1908-1928, con docc. fino al 1965, fascc. 566. Elenco analitico 2010. La documentazione, articolata in 24 sottoserie, in prevalenza corrispondenti a tipi specifici di dirigibili, testimonia la storia del dirigibile nel nostro Paese, lungo un arco temporale che va dal primo volo del primo dirigibile militare italiano (l'N1), decollato da Vigna di Valle il 3 ottobre 1908, passa per l'impiego del dirigibile in attività belliche a partire dalla Guerra italo-turca del 1911-1912, e si chiude con l'incidente sulla banchisa polare del dirigibile Italia, avvenuta il 25 maggio 1928. Sono presenti, in prevalenza, carteggio sul personale di bordo (ufficiali e sottufficiali: incarichi e servizi prestati sui dirigibili), giornali di hangar e diari di bordo (attività giornaliera di volo svolte dai singoli dirigibili e operato del personale, sia di bordo che di terra), relazioni su bombardamenti, documentazione, di natura anche propagandistica, sulle ascensioni compiute.

Materiale concernente gli stessi soggetti produttori e/o gli stessi eventi e argomenti è presente in altri nuclei documentari conservati dall'Ufficio storico dell'Aeronautica, tra cui si segnalano, oltre a quelli descritti in questa periodizzazione, quelli presenti nella partizione Archivi del personale, Raccolte e miscellanee, pp. 292-295. Inoltre, carte sull'impiego delle unità aeree nella Grande guerra sono custodite

presso l'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Esercito (in particolare: *B-1. Diari Prima guerra mondiale*, voll. 11.200, 1915-1919, con diari storici dal 1914 e del 1920-1927, e *F-3. Carteggio sussidiario Prima guerra mondiale*, bb. 432, 1900-1926) e presso l'Istituto di storia e di cultura dell'Arma del genio (*Guerra italo-austriaca 1915-1918*, fondo noto anche con la denominazione *Serie nera*, bb. 954, pacchi 2, fasc. 3 e regg. 2, 1915-1918, con docc. dal 1908 e fino al 1926).

Stazione idrovolanti di Sant'Andrea Giuseppe Miraglia, vol. 1 (1918). Elenco 2016.

Il volume contiene dati sull'attività bellica svolta da reparti e dal personale navigante della Stazione idrovolanti di Sant'Andrea Giuseppe Miraglia, stanziata sull'isola Le Vignole (a levante di Venezia): squadriglie appartenenti alla Stazione, bombardamenti di Pola avvenuti dall'11 febbraio 1916 al 22 ottobre 1918 (data bombardamento, numero apparecchi da bombardamento e da caccia e numero totale apparecchi partecipanti), piloti e osservatori morti o feriti nel corso dei combattimenti aerei avvenuti dal 15 febbraio 1916 al 22 agosto 1918 (grado, specialità e data decesso o ferimento) e squadriglie appartenenti alla Stazione; inoltre, storia della Stazione (dalla data di costituzione fino al 1918).

Fotografie aeree Prima guerra mondiale, ml 2 ca (1916-1919).

Si tratta di una raccolta non ordinata, di carattere omogeneo, composta da alcune centinaia di lastre fotografiche (con relativi positivi su carta), relative al fronte italo-austriaco nel corso della Prima guerra mondiale, eseguite da reparti dell'Aviazione del Regio esercito, aventi come soggetti principali le zone montane, le fortificazioni permanenti e le sistemazioni difensive. Il materiale è inserito in buste, originali, che riportano le seguenti informazioni: modello di ripresa, zona fotografata, data e ora di esecuzione, caratteristiche della macchina fotografica da presa utilizzata, quota assoluta di volo, riferimenti numerici identificativi della strisciata (copertura fotografica lungo una fascia di volo) e dei fotogrammi; inoltre, sono spesso presenti le indicazioni sul reparto esecutore della ripresa e i nominativi dell'equipaggio.

La Regia aeronautica (1923-1946)

Organi consultivi e centrali

Commissione suprema mista di difesa poi Commissione suprema di difesa, Carte dei rappresentanti dell'Amministrazione aeronautica, bb. 11 (1926-1939). Elenco s.d.

Dopo la conclusione del Primo conflitto mondiale l'ordinamento del Regno d'Italia era rimasto sprovvisto di un organo di coordinamento dei vertici istituzionali in materia tecnico-militare: infatti, la Commissione suprema mista per la difesa dello Stato, istituita con r.d. 19 lug. 1899, n. 331, aveva svolto le proprie funzioni fino al maggio 1915 e al suo posto era stato creato, con r.d. 7 lug. 1915, n. 1065, il Comitato supremo per i rifornimenti delle armi e delle munizioni, ma solo "per la durata della guerra". Tale vuoto venne colmato con il r.d. 11 gen. 1923, n. 21, istitutivo della Commissione suprema mista di difesa, organo di carattere interministeriale cui fu attribuito il compito di coordinare lo studio e la risoluzione delle questioni attinenti alla difesa nazionale e di stabilire le norme per lo sfruttamento di tutte le attività e le risorse del Paese. La sua struttura prevedeva l'Ufficio di segreteria (poi Segreteria generale), il Comitato deliberativo e tre organi consultivi. In particolare, il Comitato deliberativo doveva formulare le questioni su cui gli organi consultivi sarebbero stati chiamati a esprimere il loro parere, era presieduto dal presidente del Consiglio dei ministri ed era composto dai ministri degli Affari esteri, Interni, Finanze, Industria e commercio, Guerra, Marina e Colonie; i tre organi consultivi erano il Consiglio dell'Esercito, il Comitato degli ammiragli e il Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale, quest'ultimo creato con lo stesso r.d. 21/1923. Tra le disposizioni susseguenti si ricorda, innanzitutto, il r.d. 7 giu. 1923, n. 1432, che inserì, tra i membri di diritto del Comitato deliberativo, il commissario per l'aeronautica e, tra i membri di diritto del Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale, il comandante generale della Regia aeronautica e il direttore generale dell'aeronautica; e, ancora, tra gli organi consultivi della Commissione venne compreso anche il Comitato superiore dell'aeronautica (istituito dal Commissariato per l'aeronautica con circ. 22 mag. 1923, n. 1). Allo scopo di seguire l'attività e la produzione delle varie industrie italiane ai fini del loro concorso agli armamenti militari, con il r.d. 6 set. 1923, n. 2009, fu istituito il servizio osservatori industriali, formato da personale delle amministrazioni militari (Guerra, Marina e poi anche Aeronautica) e posto alle dipendenze della Commissione che, con il r.d. 20 dic. 1923, n. 2957, perdeva l'aggettivo "mista" nella sua denominazione. Inoltre, con lo stesso regio decreto, il ministro per l'Economia nazionale venne aggiunto tra i membri di diritto del Comitato deliberativo della Commissione, cui potevano ora partecipare, con voto consultivo, i presidenti del Consiglio dell'Esercito, dei comitati degli Ammiragli, Superiore dell'aeronautica e per la Preparazione della mobilitazione nazionale nonché i capi di Stato maggiore della Regia marina e del Regio esercito, il comandante generale della Regia aeronautica e l'intendente generale dell'aeronautica. Venne poi ampliata la composizione del Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale a seguito, ad esempio, dell'immissione, come membri di diritto, del

segretario generale della Commissione e dell'intendente generale dell'aeronautica, quest'ultimo al posto del comandante generale della Regia aeronautica e del direttore generale dell'aeronautica. Nel 1925 venne istituito, con il r.d.l. n. 627, il Comitato tecnico per l'aeronautica che sostituì, quale organo consultivo della Commissione, il Comitato superiore dell'aeronautica. Nello stesso anno, con il r.d.l. n. 2281, la denominazione del Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale venne mutata in quella di Comitato per la mobilitazione civile, messo a capo del servizio degli osservatori industriali e ampliato nel numero dei suoi membri, tra i quali furono inclusi rappresentanti del nuovo Ministero dell'aeronautica; inoltre, nel Comitato deliberativo della Commissione entrarono, come membri di diritto, i ministri dell'Aeronautica, dell'Economia nazionale e per le Comunicazioni, e, come membri aventi voto consultivo, il capo di Stato maggiore generale e il capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, cariche istituite nel 1925, rispettivamente con la l. n. 866 e con il r.d. n. 496. Con il r.d. 6 ago. 1926, n. 1765, venne riformulata la compagine del Comitato per la mobilitazione civile – che, tra l'altro, prevedeva la presenza di un rappresentante per ciascuna delle Amministrazioni militari – e meglio definita la sua dipendenza dalla Commissione; con il r.d. 8 gen. 1928, n. 165, venne approvato il testo unico delle disposizioni sull'ordinamento della Commissione e del servizio degli osservatori industriali; con la l. 14 mag. 1936, n. 806, vennero riconfermati, quali organi consultivi della Commissione, il Consiglio dell'Esercito, il Comitato degli ammiragli, il Comitato tecnico per l'aeronautica e il Comitato per la mobilitazione civile e, ancora, venne disposto che il Comitato deliberativo, presieduto dal capo del Governo, dovesse essere formato dai ministri segretari di Stato e, con voto consultivo, dai marescialli d'Italia, dai grandi ammiragli, dai marescialli dell'aria, dal capo di Stato maggiore generale, dai tre capi di Stato maggiore di Forza armata, dal capo di Stato maggiore della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale, dal presidente del Comitato per la mobilitazione civile, dal segretario del Partito nazionale fascista (PNF) e dall'ispettore capo per la preparazione premilitare e postmilitare della Nazione. A seguito del r.d.l. 3 giu. 1938, n. 1481, la Commissione assunse anche le competenze relative all'organizzazione e alla mobilitazione della Nazione in guerra, mentre il segretario del PNF e l'ispettore capo per la preparazione premilitare e postmilitare della Nazione vennero esclusi dal Comitato deliberativo della stessa Commissione. Nel 1940, con la l. n. 416, la Commissione, guidata dal capo del Governo, duce del fascismo, venne definita quale organo interministeriale per coordinare gli studi e le risoluzioni di tutte le questioni collegate alla sicurezza e difesa della Nazione, alla sua organizzazione e mobilitazione per la guerra e, ancora, all'utilizzazione delle risorse e alle attività dello Stato ai fini della difesa. Venivano poi inseriti alcuni cambiamenti nel Comitato deliberativo della Commissione, ricomprendendo, tra i suoi membri con voto consultivo, i sottosegretari di Stato alle Forze armate, il sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio dei ministri, il sottosegretario di Stato agli Affari albanesi, l'ispettore delle Truppe oltremare e il commissario generale per le fabbricazioni di guerra. Modifiche furono apportate anche per gli organi consultivi della Commissione, individuati nel Consiglio dell'Esercito, nel Comitato degli ammiragli, nel Consiglio dell'aria (istituito con il r.d.l. 22 ott. 1936, n. 1956), nel Centro nazionale di mobilitazione civile del PNF, nel Consiglio nazionale delle ricerche e nel Commissario generale per le fabbricazioni di guerra. Scompareva, dunque, il Comitato per la mobilitazione civile, soppresso dalla stessa legge del 1940, che per circa un decennio era stato il principale organo consultivo della Commissione ma che aveva, di fatto, perduto la sua centralità in seguito all'istituzione, nel 1935, del Commissariato generale per le fabbricazioni di guerra. Con i regi decreti 31 ott. 1942, n. 1611 e n. 1612, furono assegnati alla Commissione sia il compito

di coordinare i piani di mobilitazione elaborati dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e dai ministeri (e dai rispettivi organi dipendenti), sia il compito di studiare e proporre l'emanazione dei decreti relativi alla mobilitazione degli enti pubblici e privati per il servizio del lavoro necessario allo sforzo bellico. La Commissione rimase ufficialmente in vita fino al 25 luglio 1943, sebbene, già a partire dal 1941, non fu più riunita e, visto che gli scopi per i quali era stata creata risultavano ormai superflui nel nuovo contesto politico-militare, fu formalmente soppressa, dopo l'istituzione della Luogotenenza generale del Regno, con il d.lg.lgt. 26 ott. 1944, n. 333, anche se fino all'aprile 1946 funzionò l'Ufficio stralcio della sua Segreteria generale al fine di portare a soluzione le pendenze di carattere amministrativo e di curare il trasferimento delle carte della Commissione allo Stato maggiore dell'Esercito.

Il fondo comprende corrispondenza e, in prevalenza, copie dattiloscritte e in ciclostile, con appunti manoscritti, dei verbali delle sessioni e delle deliberazioni della Commissione suprema di difesa, delle relazioni tenute dai rappresentanti della Regia aeronautica dinnanzi al Comitato deliberativo e al Comitato per la mobilitazione civile. Sono poi conservati appunti, promemoria e sunti delle relazioni elaborati per il ministro dell'Aeronautica, per il Gabinetto del ministro e per il sottosegretario di Stato per l'Aeronautica.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Il primo nucleo aeronautico militare risale al 1884 quando venne istituito un servizio aeronautico poi trasformato in Sezione aerostatica del 3° Reggimento genio militare, mentre la prima norma sull'Aviazione militare è rappresentata dalla l. 23 giu. 1887, n. 4593, in base alla quale venne costituita, nell'ambito dello stesso 3° Reggimento, la Compagnia specialisti, competente nelle materie aeronautiche. Nel 1894 venne creata la Brigata specialisti del genio, nel 1910 denominata Battaglione specialisti autonomo del Genio, poi affiancato, nel 1912, dal Battaglione aviatori. Nel frattempo, nel 1911 era stato costituito, all'interno del Ministero della guerra, l'Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici, soppresso e sostituito, nel 1913, dall'Ispettorato aeronautico. Nel 1915 venne creato il Corpo aeronautico militare, comprendente, in sostituzione dell'Ispettorato aeronautico, la Direzione generale d'aeronautica, incardinata nell'amministrazione centrale della Guerra. Con il r.d. 16 giu. 1917, n. 980, il Sottosegretariato per le armi e munizioni, istituito nel 1915, divenne Ministero, ereditando dall'Amministrazione della guerra la Direzione generale d'aeronautica; ma già nel 1918, con il d.lgt. n. 1318, il dicastero delle Armi e munizioni veniva soppresso e i suoi servizi attribuiti al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari che, di conseguenza, assunse la denominazione di Ministero per le armi e trasporti, al cui interno venne inserita, nel giugno 1919, la Direzione generale d'aeronautica, poi trasferita, con il r.d. 21 mar. 1920, n. 304, al Ministero dell'industria, commercio e lavoro e, infine, soppressa con il r.d.l. 22 giu. 1920, n. 849. Le attribuzioni della Direzione generale d'aeronautica vennero demandate al Comando superiore d'aeronautica, inquadrato nel Ministero della guerra e avente la mansione di dirigere il funzionamento tecnico, professionale e amministrativo dei vari servizi dell'Arma aeronautica. Con il r.d. 24 gen. 1923, n. 62, venne costituito il

Commissariato per l'aeronautica, alle cui dipendenze passava l'Aviazione civile e militare, sia dell'Esercito che della Marina. Il 28 marzo dello stesso anno, con il r.d. n. 645, venne istituita la Regia aeronautica, organismo autonomo, con proprio bilancio, posto alle dipendenze del Commissariato per l'aeronautica e comprendente tutte le Forze aeree militari del Regno, delle Colonie, dell'Esercito e della Marina. Con decreto del Commissariato per l'aeronautica 22 giu. 1923, n. 2, vennero meglio definite la struttura e le funzioni delle componenti dello stesso Commissariato, vale a dire del Comando generale d'aeronautica e dell'Intendenza generale dell'aeronautica: il primo, cui facevano capo le Forze aeree per l'impiego metropolitano e coloniale, venne poi abolito con il r.d. 2 apr. 1925, n. 496, che nel contempo istituiva lo Stato maggiore generale della Regia aeronautica e la carica del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica; la seconda, che sovrintendeva a tutti i servizi tecnici, venne depennata con il decreto del Commissariato d'aeronautica 19 lug. 1924, n. 11. Con il r.d.l. 30 ago. 1925, n. 1513, convertito nella l. 3 giu. 1926, n. 960, il Commissariato per l'aeronautica venne eretto in Ministero dell'aeronautica. In base al provvedimento dell'agosto 1925 il comando effettivo della Regia aeronautica veniva esercitato, in tempo di pace e per delega statutaria, dal ministro dell'Aeronautica, cui spettava rappresentare l'organismo civile e militare aeronautico in sede legislativa; esplicitare nel Consiglio dei ministri continua e vigile azione nell'interesse dell'Amministrazione aeronautica, sia civile che militare; mantenere, mediante contatti con i ministri della Guerra e della Marina, l'unione reale e formale della Regia aeronautica con le altre Forze armate della Nazione; dare al capo di Stato maggiore della Regia aeronautica le direttive per lo sviluppo dell'organizzazione della Forza armata ed esercitare il controllo sul funzionamento di quest'ultima; vigilare e favorire il potenziamento dell'Aviazione civile. Il ministro dell'Aeronautica era coadiuvato dal capo di Stato maggiore della Forza armata, dal sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, carica, quest'ultima, istituita con il r.d.l. 14 mag. 1925, n. 632, e da una serie di corpi consultivi; inoltre, per l'esercizio delle sue funzioni, si avvaleva dell'organo amministrativo centrale, ossia del Ministero dell'aeronautica, diviso in rami di servizio a cui erano preposti funzionari sia militari che civili, direttamente responsabili del loro operato verso il ministro. Con decreto ministeriale del 10 settembre 1925 venne introdotta la seguente articolazione del neocostituito dicastero: Gabinetto del ministro (comprendente l'Ufficio leggi e decreti), Segreteria particolare del sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, Direzione generale del personale militare e delle scuole, Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, Direzione generale del Genio aeronautico, Ispettorato di commissariato militare aeronautico, Ufficio sanitario, Ufficio Aviazione civile e traffico aereo, quest'ultimo comprendente, tra l'altro, la 4ª Sezione aerologia e l'Ufficio presagi, composto da personale del ruolo dei geofisici e articolato in 1° Reparto presagi del tempo e servizio aerologico e 2° Reparto studi ed esperienze di meteorologia. Con il r.d. 6 feb. 1927, n. 315, che sostituiva l'art. 2 del r.d.l. 1513/1925, venne creata la Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti e, con un decreto ministeriale del 2 maggio successivo, l'ordinamento del Ministero fu così modificato: Gabinetto del ministro, con l'Ufficio leggi e decreti e il nuovo Ufficio stampa; Segreteria generale del personale militare e delle scuole (in precedenza Direzione generale); Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, oggetto di numerose variazioni che determinarono una sua struttura composta dalla Segreteria e da tre divisioni (Personali civili ed operai, Contabilità, revisione ed ispezioni e Affari generali); Direzione generale del Genio aeronautico, con un'articolazione privata dell'Ufficio tecnico e della Divisione servizi vari ed approvvigionamenti; Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti. Inoltre, venivano riconfermate, di massima, le precedenti composizione e attribuzioni dell'Ispet-

torato di commissariato militare aeronautico (ad eccezione della perdita della competenza sui trasporti da parte della 3^a Sezione della Divisione servizi logistici) e dell'Ufficio Aviazione civile e traffico aereo (unica variante riguardava l'Ufficio presagi che veniva articolato in 1° Reparto presagi del tempo e 2° Reparto studi ed esperienze); e, infine, l'Ufficio sanitario diventava l'Ufficio centrale di sanità che non mutava, però, le passate fisionomia e sfera di competenza. Con il r.d. 23 giu. 1927, n. 1241, furono apportate altre modifiche al r.d.l. 1513/1925, tra cui quelle afferenti alla Segreteria generale del personale militare e delle scuole, che ridiventava Direzione generale, e alla Direzione generale del Genio aeronautico che veniva soppressa mentre le sue mansioni venivano distribuite tra la Divisione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti, la Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti e la Divisione superiore degli studi e delle esperienze. Nel febbraio del 1928 il dicastero veniva strutturato nel seguente modo: Gabinetto del ministro, alle cui dipendenze erano sempre posti l'Ufficio leggi e decreti e l'Ufficio stampa e propaganda (già Ufficio stampa), la Segreteria particolare del sottosegretario di Stato, le direzioni generali del Personale militare e delle scuole, dei Personali civili e degli affari generali, delle Costruzioni e degli approvvigionamenti e dei Servizi del materiale e degli aeroporti, la Direzione superiore degli studi e delle esperienze, l'Ispettorato di commissariato militare aeronautico, l'Ufficio generale di sanità e l'Ufficio Aviazione civile e traffico aereo. Con successivo r.d. 29 nov. 1928, n. 2734, nell'articolazione del Ministero dell'aeronautica fu inserito l'Ufficio centrale del demanio e, con r.d. 19 lug. 1929, n. 2172, vennero attribuite alla Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti anche la sorveglianza sulla rete aerologica, la raccolta e la trasmissione all'Ufficio presagi dei risultati delle osservazioni e delle esperienze meteorologiche e, infine, le successive diramazioni dei "presagi del tempo". Nell'ordinamento in vigore nel 1932 l'unica novità riguardava la denominazione dell'Ufficio generale di sanità che diventava Ufficio centrale di sanità. Nel 1933, con foglio d'ordini n. 15, venne costituito, alle dirette dipendenze del Gabinetto del ministro, l'Ufficio manutenzione e servizi del Ministero. Quest'ultimo fu oggetto di nuove, e rilevanti, variazioni nel 1935 a seguito dell'adozione, il 1° luglio, di quattro circolari ministeriali. Con la prima circolare, la n. 465, furono modificate l'organizzazione e le attribuzioni della Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, della Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti e dell'Ispettorato di commissariato militare aeronautico. La nuova organizzazione della Direzione generale dei personali civili e degli affari generali prevedeva la presenza del Servizio contabilità, delle divisioni Revisione e Affari generali, viaggi, consegnatario e cassa e, infine, della Sezione mobilitazione. Le modifiche relative alla Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti riguardavano la creazione della Divisione aeroporti e servizi relativi, responsabile in materia di ispezioni sul funzionamento dei magazzini per quanto riguardava il materiale di sua competenza (esclusa la parte amministrativo-contabile) e in materia di ispezioni sul servizio dei trasporti. Infine, all'interno dell'Ispettorato di commissariato militare aeronautico fu creato l'Ufficio ispezioni, composto dal Servizio ispezioni amministrativo-contabili e dal Servizio ispezioni al materiale ordinario. Con la seconda circolare, la n. 466, veniva istituito il Reparto servizi, posto alla diretta dipendenza del Gabinetto del ministro e organizzato sull'Ufficio comando, Ufficio lavori e manutenzione, Ufficio postelegrafico, Aeromensa, Autoreparto, Laboratorio fotomeccanico, Sezione fotocinematografica, Biblioteca e Magazzino territoriale MSA (per il materiale speciale d'Aeronautica). Con la terza circolare, la n. 467, la Sezione stranieri e la Sezione trattati cessavano di far parte dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e passavano alle dipendenze del Gabinetto del ministro, mantenendo però le precedenti attribuzioni. Con l'ultima

circolare, la n. 468, l'Ufficio stampa e propaganda assunse la denominazione di Ufficio collegamento col Ministero per la stampa e la propaganda. Sempre nel 1935, il r.d. n. 1677 precisò le competenze del Comitato tecnico per l'aeronautica, organo consultivo del Ministero dell'aeronautica cui spettava esprimere pareri obbligatori sui provvedimenti, progetti, invenzioni, capitolati e contratti di natura tecnico-amministrativa. Il r.d. 21 ago. 1937, n. 1846, così organizzò il dicastero dell'Aeronautica: Gabinetto, con alle dipendenze il Servizio informazioni aeronautiche (SIA), l'Ufficio leggi e decreti, le sezioni Stranieri e Trattati, l'Ufficio di collegamento col Ministero della cultura popolare e il Reparto servizi; Segreteria particolare del Sottosegretario di Stato; Direzione generale del personale militare; Direzione generale dei personali civili e degli affari generali; Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti; Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti; Direzione superiore degli studi e delle esperienze; Direzione generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo; Ufficio centrale delle telecomunicazioni e dell'assistenza volo; Ufficio centrale armamento; Ufficio centrale demanio; Ispettorato scuole; Ispettorato di commissariato militare; Ufficio centrale di sanità. A seguito del r.d. 20 ott. 1939, n. 2240, che manteneva ancora il SIA alle dirette dipendenze del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, venne istituito l'Ispettorato leva e matricole, mentre una nuova configurazione venne sancita dal r.d. 29 ago. 1942, n. 1318, in base al quale il dicastero – che nel 1940 aveva perso il SIA, transitato alle dirette dipendenze dello Stato maggiore della Regia aeronautica – risultava composto nel seguente modo: Gabinetto del ministro, da cui dipendevano sempre l'Ufficio leggi e decreti, l'Ufficio stranieri (in precedenza Sezione), l'Ufficio di collegamento col Ministero della cultura popolare e il Reparto servizi; Segreteria particolare del sottosegretario di Stato; direzioni generali del Personale militare, dei Personali civili e degli affari generali, dei Servizi del materiale e degli aeroporti, delle Costruzioni e degli approvvigionamenti, dell'Aviazione civile e del traffico aereo; Direzione generale del demanio (già Ufficio centrale demanio); Direzione generale di commissariato militare (già Ispettorato di commissariato militare); Direzione superiore degli studi e delle esperienze; Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo (già Ufficio centrale delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo), Ispettorato di sanità (già Ufficio centrale di sanità) e Ispettorato leva e matricola, disciolto nel settembre 1944; inoltre, il provvedimento dell'agosto 1942 istituiva la Direzione generale delle armi e delle munizioni e l'Ispettorato del Genio aeronautico e della produzione aeronautica. Nel febbraio 1944, con foglio d'ordini n. 2, venne comunicato che, a far data dal primo giorno del mese, tutti gli enti centrali del Ministero avrebbero assunto il nome di "direzioni", suddivise in sezioni, a loro volta articolate in uffici. Infatti, con successivo foglio d'ordini 1 mar. 1944, n. 3, per tali enti centrali furono stabilite le seguenti denominazioni: Segreteria del ministro, Direzione personale, Direzione costruzioni aeronautiche, Direzione servizi, Direzione armamento, Direzione comunicazioni, Direzione demanio, Direzione commissariato e Direzione sanità. Tali denominazioni furono, con il foglio d'ordini 1 ott. 1944, n. 17, modificate in quelle di Gabinetto del ministro, Segreteria particolare del ministro, Segreteria particolare del sottosegretario di Stato, Direzione personale militare e scuole, Direzione personali civili, Direzione costruzioni aeronautiche, Direzione servizi, Direzione armamento, Direzione comunicazioni, Direzione demanio, Direzione commissariato e Direzione sanità. Tra gli ulteriori provvedimenti adottati nel 1944, di rilievo furono l'istituzione, tra il mese di settembre e quello di ottobre, della Commissione centrale per i prigionieri di guerra; la creazione dell'Ufficio centrale recuperi, il cui fine era quello di rintracciare e acquisire tutto il materiale appartenente alla Forza armata, e che, nel luglio dello stesso anno, assunse la denominazione di Sezione recuperi, articolata in cinque nuclei recuperi e posta alle dirette di-

pendenze della Direzione servizi del Ministero; la formazione della Sezione fotografica, inquadrata all'interno dell'Ufficio stampa, cui vennero affidati l'organizzazione e il funzionamento del servizio fotografico di propaganda per la Regia aeronautica; la costituzione, in seno al Gabinetto, dell'Ufficio utilizzazione beni aeronautici, per sovrintendere, d'intesa con lo Stato maggiore della Regia aeronautica, a tutte le questioni riguardanti i beni demaniali e i materiali mobili di proprietà dell'Amministrazione aeronautica; infine, la formazione di una serie di enti per l'assistenza al personale aeronautico, posti, per le questioni tecniche e d'impiego, alle dipendenze dell'Ufficio assistenza personale della Regia aeronautica, inquadrato nella Segreteria del ministro. Con foglio d'ordini 1 apr. 1945, n. 10, la Direzione personali civili riasunse il nome di Direzione personali civili e affari generali e, successivamente, con disposizione pubblicata sul supplemento n. 8 al foglio d'ordini 8 ott. 1945, venne stabilita una nuova composizione del Gabinetto del ministro che perse anche una serie di competenze tra cui quella in materia di epurazione del personale militare. Con foglio d'ordini 20 giu. 1946, n. 18, gli organi centrali del Ministero, che mantenevano le precedenti mansioni, cambiavano la loro denominazione in Direzione generale del personale militare, Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti, Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti, Direzione generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo, Direzione generale delle armi e delle munizioni, Direzione generale del demanio, Direzione generale di commissariato militare, Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo e Ispettorato di sanità; di conseguenza le loro articolazioni interne, definite "sezioni" e "uffici" con il citato foglio d'ordini n. 2 del 1944, mutavano, rispettivamente, in "divisioni" e "sezioni". Infine, con foglio d'ordini 20 gen. 1947, n. 3, veniva costituito, presso il Gabinetto del ministro, l'Ufficio centrale benessere dell'aviere alle armi e, con lo stesso provvedimento, venivano soppressi sia l'Ufficio assistenza della Direzione generale del personale militare, sia gli uffici assistenza spirituale allora esistenti presso i comandi di ZAT e di Aeronautica, sostituiti con altrettanti uffici benessere dell'aviere alle armi. Con il d.c.p.s. 4 feb. 1947, n. 17, fu istituito il Ministero della difesa nel quale confluirono le attribuzioni dei ministeri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica che, in via provvisoria, mutarono le loro denominazioni in Ministero della difesa-Esercito, Ministero della difesa-Marina e Ministero della difesa-Aeronautica. Con il d.lg.c.p.s. 10 mag. 1947, n. 306, venne deciso, in attesa dell'ordinamento del nuovo dicastero, di mantenere in vigore le strutture dei vecchi dicasteri, ad eccezione dei gabinetti, riuniti nel Gabinetto del ministro della Difesa, e degli uffici leggi e decreti, anch'essi riuniti in un unico Ufficio legislativo presso lo stesso Gabinetto; inoltre, il coordinamento dei servizi delle varie direzioni e degli altri uffici dei tre ministeri venne demandato ai rispettivi segretari generali. Solo con il d.p.r. 18 nov. 1965, n. 1478, relativo alla riorganizzazione degli uffici centrali del Ministero della difesa, i tre apparati delle precedenti amministrazioni militari furono riuniti, non più solo nominalmente, in un'unica complessa amministrazione.

GABINETTO

Istituito con il r.d.l. 30 ago. 1925, n. 1513, mantenne, nel tempo, sostanzialmente invariate le sue attribuzioni distintive che riguardavano la gestione degli affari speciali riservati del ministro e del servizio cifra del dicastero; l'adozione degli ordini generali interni del Ministero; la cura delle relazioni con la Real casa, con il Parlamento, con la Presidenza del Consiglio dei ministri,

con le varie amministrazioni statali nonché delle relazioni, di carattere “politico”, con gli addetti aeronautici e militari italiani in servizio all'estero e con gli addetti aeronautici e militari stranieri presenti in Italia; il mantenimento del collegamento con gli enti centrali del Ministero e con lo Stato maggiore della Regia aeronautica; l'assistenza al ministro in materia di interpellanze e interrogazioni parlamentari; la gestione del cerimoniale nelle manifestazioni di natura civile; il seguire le pratiche relative alla concessione, da parte del ministro, delle onorificenze; l'indirizzo generale in merito alle pubblicazioni militari aeronautiche e il controllo del «Giornale ufficiale», del «Bollettino ufficiale» e del «Foglio d'ordini» del Ministero dell'aeronautica. Fin dalla sua costituzione ebbe, come strutture stabilmente aggregate e dipendenti, l'Ufficio leggi e decreti e l'Ufficio stampa. Quest'ultimo assunse, nel tempo, le denominazioni di Ufficio stampa e propaganda e poi di Ufficio collegamento col Ministero per la stampa e la propaganda; dal 1° giugno 1944, incardinò anche la Sezione fotografica cui furono affidati l'organizzazione e il funzionamento del servizio fotografico propagandistico per la Regia aeronautica. Nel 1933, con foglio d'ordini n. 15, alle dipendenze del Gabinetto venne posto l'Ufficio manutenzione e servizi del Ministero, mentre con la circolare ministeriale 1° luglio 1935, n. 466, fu istituito il Reparto servizi, inserito nella struttura del Gabinetto del ministro e organizzato sull'Ufficio comando, Ufficio lavori e manutenzione, Ufficio postelegrafico, Aeromensa, Autoreparto, Laboratorio fotomeccanico, Sezione fotocinematografica, Biblioteca e Magazzino territoriale MSA (per il materiale speciale d'aeronautica). Inoltre, con la circolare n. 467, datata sempre 1° luglio 1935, la Sezione stranieri e la Sezione trattati cessavano di far parte dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e passavano alle dipendenze del Gabinetto del ministro, mantenendo le precedenti attribuzioni. Nel 1937, con il r.d. n. 1846, anche il Servizio informazioni aeronautiche (SIA) venne sottoposto alle direttive del Gabinetto, ma solo fino al 15 giugno 1940, quando si dispose, per la durata della guerra, la costituzione e il funzionamento del SIA presso la parte mobilitata dello Stato maggiore della Regia aeronautica (Superaereo) e presso i comandi delle grandi unità aeree. Con foglio d'ordini 1 ott. 1944, n. 17, venne costituito, alle dipendenze del capo di Gabinetto, l'Ufficio utilizzazione beni aeronautici, il cui fine era quello di sovrintendere, d'intesa con lo Stato maggiore della Regia aeronautica, a tutte le questioni riguardanti i beni demaniali e i materiali mobili di proprietà dell'Amministrazione aeronautica e, nello specifico, di decidere sui criteri d'uso, nell'ambito della Forza armata, di tali beni o sulla loro eventuale destinazione ai fini ricostruttivi nazionali. Con disposizione pubblicata sul supplemento n. 8 al foglio d'ordini 8 ott. 1945, venne stabilita una nuova composizione del Gabinetto del ministro che prevedeva il capo di Gabinetto, la Segreteria del Gabinetto, l'Ufficio leggi e decreti, l'Ufficio stampa, l'Ufficio collegamento AFSC/AC, l'Ufficio pubblicazioni, l'Ufficio bilancio (per quanto concerneva i rapporti del Ministero con il Tesoro circa le assegnazioni di fondi, le variazioni di bilancio, le situazioni contabili dei vari capitoli, i dati del bilancio consuntivo), la Commissione coordinamento acquisti, il Comando Carabinieri della Regia aeronautica e il Reparto servizi (per le necessità del Ministero). Con lo stesso provvedimento alcune articolazioni dipendenti dal Gabinetto furono soppresse e le loro competenze trasferite ad altre strutture: in particolare, le mansioni dell'Ufficio discriminazione ed epurazione (del personale militare) passarono alla Direzione del personale militare e delle scuole, quelle dell'Ufficio assistenza furono assegnate alla Direzione del personale militare e delle scuole (per il personale militare) e alla Direzione personali civili e affari generali (per il personale civile), quelle dell'Ufficio utilizzazione dei beni aeronautici furono destinate alla Direzione demanio e, infine, quelle dell'Ufficio brevetti furono attribuite alla Direzione costruzioni aeronautiche. Nel gennaio 1947, con foglio d'ordini n. 3, presso il

Gabinetto veniva costituito l'Ufficio centrale benessere dell'aviere alle armi, cui spettava, tra l'altro, l'emanazione delle direttive relative alle varie forme di assistenza ai militari di truppa in servizio, a quelli ricoverati in case di cura e ospedali nonché ai loro familiari. Con il d.lg.c.p.s. 10 mag. 1947, n. 306, che seguiva al provvedimento di istituzione del Ministero della difesa (d.c.p.s. 4 feb. 1947, n. 17), venne decisa, in attesa dell'effettiva fusione dei precedenti dicasteri militari, la riunione dei gabinetti di detti dicasteri nel Gabinetto del ministro della Difesa e la creazione, per ogni amministrazione militare, dei segretari generali cui spettava il coordinamento delle varie direzioni e uffici dei vecchi dicasteri, mantenuti temporaneamente in vita.

L'archivio del Gabinetto è conservato presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Gabinetto poi Segretariato generale* (1926-1966).

U f f i c i o l e g g i e d e c r e t i , voll. 2 (1928-1942). Inventario 2005.

Decreti reali, ministeriali e interministeriali relativi alla concessione della medaglia al valor aeronautico, al dicastero dell'Aeronautica e alla Regia aeronautica (organizzazione, concorsi, nomine, ecc.). Gli atti sono rilegati in volumi e, a volte, è presente il sigillo in ceralacca del Ministero dell'aeronautica.

U f f i c i o r i o r g a n i z z a z i o n e e x s e d e M i n i s t e r o d e l l ' a e r o n a u t i c a , S e z i o n e s t r a l c i o a r c h i v i , fascc. 3 (1944-1945). Elenco 2016.

Si tratta di documenti relativi all'attività svolta dal ten. col. Michele Gianquinto incaricato del censimento, recupero e sistemazione del carteggio e delle pubblicazioni ancora presenti presso l'ex sede del Ministero dell'aeronautica, sita a Roma, in viale dell'Università. È presente documentazione in inglese.

DIREZIONE PERSONALE MILITARE E SCUOLE

Il primo ordinamento del dicastero dell'Aeronautica, stabilito con decreto ministeriale del 10 settembre 1925, articolava la Direzione generale del personale militare e delle scuole nel seguente modo: Segreteria, Divisione movimenti e matricole (1ª Sezione movimenti ufficiali, 2ª Sezione movimenti sottufficiali e truppa e 3ª Sezione matricole e libretti personali), Divisione stato giuridico (1ª Sezione ufficiali, 2ª Sezione sottufficiali e truppa e 3ª Sezione disciplina) e Divisione scuole e educazione fisica (1ª Sezione Accademia aeronautica, scuole e corsi superiori, educazione fisica e 2ª Sezione scuole di pilotaggio, premilitari e di reclutamento specializzati). Con decreto ministeriale del 2 maggio 1927 la Direzione generale del personale militare e delle scuole venne trasformata, a far data dal 1º giugno, in Segreteria generale del personale militare e delle scuole, nel cui ambito, oltre alla Segreteria e alle pre-

cedenti tre divisioni (Movimenti e matricole, Stato giuridico e Scuole e educazione fisica), venne inserita la nuova Divisione assegni e pensioni militari, articolata nella 1ª Sezione assegni ufficiali, 2ª Sezione assegni sottufficiali e truppa e 3ª Sezione pensioni militari. Con r.d. 23 giu. 1927, n. 1241, venne ripristinata la denominazione di Direzione generale del personale militare e delle scuole, nel 1932 ordinata in Segreteria, 1ª Divisione movimenti e matricole (1ª Sezione movimenti ufficiali, 2ª Sezione movimenti sottufficiali e truppa e 3ª Sezione matricole e personale in congedo), 2ª Divisione stato giuridico (1ª Sezione ufficiali, 2ª Sezione sottufficiali e truppa e 3ª Sezione concorsi arruolamenti volontari), 3ª Divisione scuole ed educazione fisica (1ª Sezione Accademia aeronautica e corsi superiori, scuole specializzati, corsi di specializzazione preaeronautica, educazione fisica e 2ª Sezione scuole civili di pilotaggio, determinazioni inerenti alle cariche aeronaviganti), 4ª Divisione assegni pensioni militari e contabilità (1ª Sezione assegni ufficiali, 2ª Sezione assegni sottufficiali e truppa, 3ª Sezione pensioni militari e 4ª Sezione contabilità e contratti) e, infine, 5ª Divisione disciplina (1ª Sezione disciplina, ricompense, note caratteristiche, libretti personali e di volo e 2ª Sezione contenzioso, matrimoni, licenze). Con il r.d. 21 ago. 1937, n. 1846, la sua denominazione venne nuovamente modificata in quella di Direzione generale del personale militare che, con decreto ministeriale del 1º luglio 1938, venne così ordinata: Segreteria, Cassa ufficiali, Ufficio dell'ispettore dei centri di RM, 1º Reparto movimenti, matricola, disciplina e libretti (1ª Divisione movimenti e matricola ufficiali, 2ª Divisione movimenti e matricola sottufficiali e truppa e 3ª Divisione disciplina e libretti), 2º Reparto stato giuridico, leva ed arruolamenti volontari (4ª Divisione stato giuridico ufficiali, 5ª Divisione stato giuridico sottufficiali e truppa e 6ª Divisione leva ed arruolamenti volontari), 3º Reparto pensioni, indennizzi, assicurazioni, assegni e contabilità (7ª Divisione pensioni, indennizzi, assicurazioni e 8ª Divisione assegni e contabilità). Nel marzo 1944 l'articolazione ministeriale assunse il nome di Direzione personale, mutata, nell'ottobre successivo, in quella di Direzione personale militare e scuole. Quest'ultima, a seguito di una disposizione del Gabinetto del ministro, pubblicata sul supplemento n. 8 al foglio d'ordini 8 ott. 1945, ricevette, in relazione al personale militare, le mansioni in precedenza attribuite all'Ufficio discriminazioni ed epurazione e all'Ufficio assistenza, entrambi uffici del Gabinetto del ministro, soppressi con lo stesso provvedimento dell'ottobre 1945. Infine, con disposizione dell'Ufficio leggi e decreti del Gabinetto, pubblicata sul foglio d'ordini 20 giu. 1946, n. 18, la denominazione della Direzione veniva modificata in quella di Direzione generale del personale militare.

L'archivio della Direzione è conservato presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale del personale militare* (1930-1960).

R e g i a a c c a d e m i a a e r o n a u t i c a, fasc. 2 (1941-1943).
Elenco s.d. [2012].

Nomina degli allievi dei corsi Urano e Vulcano alla qualifica di aspiranti: verbali, elenchi nominativi piloti frequentanti il corso Urano, fogli matricolari degli allievi, fogli matricolari dei piloti esclusi dal corso di pilotaggio e ammessi con la qualifica

di aspiranti nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica e, infine, graduatoria di merito finale degli allievi del corso Vulcano.

M e m o r i e d e l p e r s o n a l e a e r o n a u t i c o , vol. 1 e doc. 1 (1945). Elenco 2016.

Contiene un volume dattiloscritto sulle vicende dell'Aeroporto di Pontecagnano (già Aeroporto di Montecorvino Rovella) dall'8 settembre 1943 al 28 febbraio 1944, redatto dal col. Fausto Fabbri nel 1945, inviato dalla Segreteria del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica alla Direzione generale del personale militare e delle scuole "con preghiera di conservarlo nella cartella personale dell'interessato".

DIREZIONE GENERALE COSTRUZIONI E APPROVVIGIONAMENTI poi DIREZIONE COSTRUZIONI AERONAUTICHE

Il primo ordinamento del dicastero dell'Aeronautica, stabilito con decreto ministeriale del 10 settembre 1925, assegnava alla Direzione generale del Genio aeronautico la competenza per gli approvvigionamenti, la manutenzione e il collaudo di tutti i materiali aeronautici aeromobili, mobili e immobili; sempre lo stesso provvedimento del 1925 articolava la detta Direzione nel seguente modo: Segreteria, Ufficio tecnico, Divisione materiale mobile (1^a Sezione aeromobili, 2^a Sezione motori ed automezzi e 3^a Sezione mobilitazione e statistica), Divisione demanio (1^a Sezione demanio e 2^a Sezione lavori), Divisione servizi vari ed approvvigionamenti (1^a Sezione servizi vari e 2^a Sezione approvvigionamenti) e Divisione amministrativa e contabile (1^a Sezione amministrazione del materiale del Genio, 2^a Sezione amministrazione degli immobili e del materiale edilizio, 3^a Sezione contabilità del materiale e Reparto mano d'opera del Genio e del demanio). In seguito, con il r.d. 23 giu. 1927, parte delle competenze della Direzione generale del Genio aeronautico venivano assorbite dalla nuova Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti, poi ordinata, nel 1932, in Segreteria, Ufficio studi, Divisione aeromobili (1^a Sezione aeroplani, 2^a Sezione idrovolanti e 3^a Sezione strumenti di navigazione), Divisione motori (1^a Sezione motori, 2^a Sezione installazioni motori e 3^a Sezione eliche), Divisione allestimento (1^a Sezione armamento, 2^a Sezione materiale elettrico, radiotelegrafico e telegrafico e 3^a Sezione fotografia e strumenti di bordo), Divisione amministrativa (1^a Sezione contratti e 2^a Sezione contabilità) e Ufficio ispezioni amministrativo-contabili. Più articolata la configurazione assunta dalla Direzione in base a un decreto ministeriale del 1° luglio 1938: Segreteria, Reparto studi, produzione e mobilitazione (1^a Sezione studi e 2^a Sezione produzione e mobilitazione industriale), 1^a Divisione aeromobili (1^a Sezione aeroplani, 2^a Sezione idrovolanti, 3^a Sezione strumenti di navigazione e di controllo per condotta dell'apparecchio, accessori di bordo e 4^a Sezione riparazioni aeromobili e parti di ricambio), 2^a Divisione motori (1^a Sezione motori, 2^a Sezione installazione motori, 3^a Sezione eliche e 4^a Sezione riparazione motori e parti di ricambio), 3^a Divisione allestimento (1^a Sezione armamento e munizionamento, 2^a Sezione materiale elettrico e radiotelegrafico di bordo e 3^a Sezione fotografia e strumenti ottici di bordo) e Reparto amministrativo (1^a Divi-

sione contratti e contabilità e 2ª Divisione liquidazioni e bilancio). Tale fisionomia rimase sostanzialmente immutata fino all'inizio del 1944, come anche le competenze attribuite alla Direzione, concernenti, di massima, lo sviluppo tecnico del materiale di volo, la definizione dei prototipi, dei velivoli e dei motori, l'individuazione delle modifiche da apportare ai velivoli e ai motori prodotti in serie e, ancora, l'approvvigionamento e il collaudo dei velivoli e motori. Per l'espletamento dei suoi compiti la Direzione si serviva dello Stabilimento delle costruzioni aeronautiche; concordava le questioni sulle installazioni degli apparecchi sperimentali e sulle modifiche di quelle degli apparecchi in servizio con lo Stato maggiore della Forza armata, con le altre articolazioni del Ministero dell'aeronautica competenti in materia (in particolare con l'Ufficio centrale, poi Ispettorato, delle telecomunicazioni e dell'assistenza volo) e con le stesse ditte, avvalendosi anche della Direzione superiore degli studi e delle esperienze per gli accertamenti sull'efficienza tecnica delle stesse installazioni. Nel marzo 1944 la Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti veniva trasformata in Direzione costruzioni aeronautiche che, nell'ottobre 1945, assorbiva le competenze fino a quel momento esercitate dall'Ufficio brevetti del Gabinetto.

Fino alle operazioni di riordinamento e inventariazione del 2006 il fondo era inserito, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate all'USAM tra il 1962 e il 1968.

U f f i c i o s t u d i , bb. 25 (1925-1943, con docc. dal 1907 e fino al 1955).
Inventario 2006.

Svolgeva attività di studio e ricerca sulle norme generali di accettazione e collaudo dei velivoli e dei motori, predisponendo la mobilitazione delle direzioni tecniche dell'Amministrazione aeronautica e delle industrie aeree aeronautiche.

Contiene appunti, relazioni, progetti e una raccolta di articoli, a stampa o trascritti, pubblicati in riviste straniere, con la relativa traduzione in italiano. Parte delle carte è specificatamente collegata all'attività svolta da Carlo Minelli (bb. 42-45) e da Giuseppe Schepisi (bb. 46-50).

Un ulteriore nucleo dell'archivio dell'Ufficio studi è conservato presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti, Divisione studi* (bb. 187, 1918-1941).

D i v i s i o n e a e r o m o b i l i , bb. 40 (1921-1944, con docc. dal 1917 e fino al 1960). Inventario 2006.

Nel 1927 veniva articolata in 1^a Sezione aeroplani, 2^a Sezione idrovolanti e 3^a Sezione strumenti di navigazione e le venivano attribuite le seguenti mansioni: studiare i progetti di massima dei nuovi velivoli sperimentali in base ai programmi stabiliti dallo Stato maggiore della Regia aeronautica; esaminare i progetti presentati dalle ditte e curare le relazioni con quest'ultime per la costruzione degli aeroplani sia sperimentali (prototipi) che di serie e delle loro parti di ricambio; esaminare gli aspetti tecnico-economici necessari per la predisposizione degli schemi di contratto; gestire le questioni afferenti alla riparazione e trasformazione dei velivoli da effettuarsi presso le ditte e rilasciare i certificati di navigabilità e gli altri documenti tecnici relativi ai velivoli stessi. Nel 1941 alla Divisione venivano attribuite nuove competenze, ossia i servizi per le riparazioni dei velivoli e le pratiche tecnico-amministrative relative agli accessori di bordo e a tutte le installazioni interessanti i velivoli. Veniva, inoltre, modificata la sua struttura, stabilita su cinque sezioni: Sezione prove e esperienze, con il compito di verificare, mediante prove statiche e dinamiche, la solidità delle strutture e dei dispositivi dei velivoli, relazionando mensilmente con le superiori autorità competenti; Sezione produzione velivoli, con il compito di procedere alle forniture dei velivoli, di sovrintendere al controllo della loro produzione e di esaminare gli inconvenienti che le venivano segnalati dai reparti e dalle direzioni tecniche; Sezione riparazione velivoli; Sezione installazioni elettriche; Sezione allestimento velivoli, competente sugli allestimenti di bordo tra cui quelli per l'armamento, per gli strumenti di navigazione e fotografici, per il materiale grafico di bordo.

Contiene progetti dei velivoli eseguiti da varie ditte aeronautiche, comprensivi di relazioni sulle prove e sul collaudo nonché di materiale fotografico, grafico e iconografico. Sono poi presenti relazioni su missioni effettuate all'estero per questioni afferenti all'industria aeronautica. È presente documentazione in francese.

Un ulteriore nucleo dell'archivio della Divisione aeromobili è conservato presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti, Divisione aeromobili* (bb. 74, 1940-1956).

Non inquadrata in nessuna direzione generale operava la Commissione che segue:

**C o m m i s s i o n e c e n t r a l e p e r i p r i g i o n i e r i d i
g u e r r a ,** fasc. 15.641 e schedario 1 (1940-1978, con docc. dal 1936 e fino al 1987). Elenco e banca dati analitici 2016.

Tracce della Commissione centrale per i prigionieri di guerra si trovano fin dal settembre 1944, sebbene il provvedimento che, ufficialmente, la costituì fu la circ. 16 ott. 1944, n. 206, adottata dal Ministero dell'aeronautica (Direzioe del personale militare e delle scuole) anche in base alla l. 11 mar. 1926, n. 397, sullo stato degli ufficiali della Regia marina e della Regia aeronautica, e alla l. 27 apr. 1942, n. 499, sullo stato degli ufficiali della Regia aeronautica ir-reperibili, prigionieri o internati. Con foglio del Ministero dell'aeronautica (Direzioe del personale militare e delle scuole, Sezione 9^a), 12 dic. 1944, prot. n. 9/C/5057, fu introdotta una prima disciplina sul funzionamento della Commissione e delle dipendenti sottocommis-

sioni. In particolare, alla Commissione furono assegnati, nei riguardi dei prigionieri rimpatriati, i seguenti compiti: accertare che il prigioniero di guerra non si fosse astenuto volontariamente dal rientrare in Patria entro tre mesi dalla Liberazione; verificare che il prigioniero di guerra non fosse sottoposto a procedimento penale per diserzione o per altri reati attinenti alla prigionia; accertare che le cause determinanti la sua cattura o il suo internamento non fossero a lui imputabili. Nello svolgimento di tali compiti la Commissione si avvaleva di sottocommissioni, dipendenti dalla prima in via strettamente tecnica e solo per quanto concerneva gli interrogatori dei reduci. In relazione a tali interrogatori, alla Commissione spettavano, in via esclusiva, quelli degli ufficiali generali e superiori e, inoltre, quelli dei militari, di qualsiasi grado, e dei militarizzati che ritenesse opportuno interrogare direttamente, in ragione delle risultanze dell'interrogatorio delle sottocommissioni. Quest'ultime dovevano procedere all'interrogatorio di tutti i militari e i militarizzati (ad eccezione, come detto degli ufficiali generali e superiori) che, rimpatriati, erano stati assunti in forza da un centro affluenza prigionieri (CAP) o, ove questo non esistesse, dal centro affluenza e riordinamento (CAR), competente territorialmente. I rimpatriati che al momento dell'arrivo fossero stati ricoverati in luoghi di cura dovevano essere interrogati presso detti luoghi da un membro della Commissione o della sottocommissione, appositamente designato, salvo motivi contrari dettati da particolari situazioni sanitarie. Per l'esercizio delle loro funzioni la Commissione e le sottocommissioni dovevano: ove il numero non risultasse troppo consistente, procedere all'interrogatorio dei prigionieri nello stesso giorno del loro arrivo o, qualora l'arrivo avvenisse alla sera, il giorno dopo; dare all'interrogatorio il carattere di "accertamento" e non d'inchiesta, eccettuati i casi in cui, da indizi sicuri, non fosse giustificato un procedimento d'inchiesta. Le fonti d'informazione per ricostruire la storia della prigionia, e quindi per procedere all'accertamento, erano: la dichiarazione dello stesso prigioniero e i documenti in suo possesso; le informazioni acquisite dall'Ufficio I (Informazioni) dello Stato maggiore della Regia aeronautica; qualsiasi altra notizia, non anonima, che presentasse però le caratteristiche di "serenità e obiettività". In particolare, il verbale, basato su un apposito modello, doveva essere sottoscritto sia dal prigioniero che dal membro della sottocommissione, mentre il giudizio conclusivo doveva essere sottoscritto dalla Commissione centrale che avrebbe dovuto terminare il giudizio finale adottando una delle seguenti formule: "lo giudica pertanto censurabile" o "lo giudica pertanto incensurabile", con rilevanti conseguenze sull'eventuale carriera militare dell'interessato nonché sulla natura dei compensi previsti, dalla normativa allora vigente, per i prigionieri di guerra. Al termine dell'interrogatorio doveva essere compilato anche un secondo documento, riguardante dati di carattere amministrativo, che dovevano essere forniti dallo stesso rimpatriato. Il verbale e la scheda amministrativa dovevano essere redatti in sei copie: una copia doveva essere conservata nell'archivio della Commissione centrale; copie dovevano essere trasmesse alle sezioni 3^a, 4^a, 5^a e 9^a della Direzione del personale militare e delle scuole del Ministero dell'aeronautica; e, infine, una copia al CAP che aveva in forza il rimpatriato affinché venisse inviato all'ente cui sarebbe stato assegnato il rimpatriato, ente che doveva curare la custodia dei documenti caratteristici dell'interessato e le relative variazioni. Infine la Commissione centrale e le sottocommissioni dovevano far compilare, in duplice esemplare, una scheda sia agli ufficiali fino al grado 6° incluso, sia al personale di grado inferiore ma che, a termine dell'interrogatorio, fosse risultato provvisto di qualifica "fascista" (antemarcia, marcia su Roma, squadrista, sansepolcrista e ufficiale della MVSN) o che avesse ricoperto particolari incarichi politici; i due esemplari della scheda dovevano poi essere trasmessi alla Direzione del personale militare e delle scuole. Con successiva comunicazione della Com-

missione centrale per i prigionieri di guerra, 27 dic. 1944, prot. n. 1167/16901, furono indicate ulteriori disposizioni sul funzionamento delle sottocommissioni prigionieri di guerra della Regia aeronautica, allora aventi sede a Roma, Bari, Palermo e Napoli; sottocommissioni cui spettavano i seguenti compiti: provvedere all'interrogatorio dei prigionieri con grado militare inferiore all'8° (ufficiali inferiori, sottufficiali, graduati e truppa); compilare, per ciascun reduce rientrante nella suddetta categoria, sei copie del verbale dell'interrogatorio, sei copie della scheda amministrativa, due copie della scheda "personale" per il personale che fosse risultato provvisto della qualifica di "fascista" o che avesse ricoperto particolari incarichi politici, due copie della relazione "riservata" nel caso in cui l'interrogato avesse fatto dichiarazioni sul comportamento tenuto, all'atto della cattura o durante la prigionia, sia da personale aeronautico che delle altre due Forze armate o avesse segnalato episodi inerenti al periodo della prigionia; firmare il verbale d'interrogatorio, in calce alla firma del militare interrogato, astenendosi però da dare giudizi nello stesso verbale (giudizi eventualmente da riportare su un documento, a parte, o sull'elenco stesso di trasmissione dei documenti alla Commissione centrale); sollecitare gli ufficiali superiori e generali affinché si presentassero dinanzi alla Commissione per essere sottoposti all'interrogatorio; effettuare ulteriori accertamenti che, eventualmente, la Commissione centrale ritenesse opportuno non avocare a se stessa ma affidare alla sottocommissione. Visto che si comprese, fin da subito, che una procedura così complessa avrebbe comportato ritardi nelle liquidazioni economiche, subordinate al giudizio finale emesso dalla Commissione, gli enti centrali del Ministero dell'aeronautica, competenti in materia, iniziarono già nel marzo del 1944 ad emanare specifici provvedimenti finalizzati a semplificare gli eventuali anticipi e le liquidazioni, anche di carattere provvisorio, da corrispondere alla famiglie dei militari e militarizzati prigionieri o dispersi. Inoltre, nel 1944-1945 furono adottate una serie di disposizioni sull'attività dei CAP e dei CAR. In particolare, ai primi spettavano l'accoglienza, l'interrogatorio, le liquidazioni amministrative, il saldo dei crediti contratti nei riguardi del Paese detentore per la prigionia, ma non corrisposti, e dei compensi di lavoro non percepiti, nonché la restituzione di oggetti e valori dei prigionieri di guerra sequestrati all'atto della cattura e lo smistamento dei prigionieri. Ai CAR, oltre ai compiti previsti per i CAP, furono assegnate ulteriori, e specifiche, funzioni in relazione al riconoscimento sia del personale della Regia aeronautica proveniente dai territori occupati dai tedeschi, sia del personale comunque "sbandato" in seguito agli eventi dell'8 settembre 1943. Tale riconoscimento doveva essere fatto all'atto stesso della presentazione, richiedendo agli interessati l'esibizione dei documenti di cui fossero in possesso e sottoponendoli a un accurato interrogatorio da cui potessero emergere elementi utili al riconoscimento, notizie di carattere politico-militare sul territorio in cui il militare si trovava alla data dell'armistizio del 1943 e, ancora, informazioni sul comportamento tenuto dai superiori e dai colleghi; queste notizie e informazioni dovevano essere poi riportate in una relazione da inviare alla Sezione informazioni dello Stato maggiore della Forza armata. Infine, venne posta particolare attenzione all'aspetto psicologico della situazione e venne più volte sollecitata, da parte degli enti ministeriali competenti, l'attività di assistenza al personale in arrivo dalle zone occupate ed ex occupate dai tedeschi. Azione che doveva avere la precedenza su tutto in quanto il militare, che si presentava volontario, giungeva in Patria dopo aver affrontato disagi e rischi non indifferenti e in precarie condizioni economiche; occorreva quindi dimostrare, concretamente, l'interesse della Forza armata per le condizioni del suo personale, attraverso la distribuzione del vestiario, la concessione di un alloggio, l'aiuto per il disbrigo delle faccende amministrative e il supporto economico.

Il fondo è uno dei due aggregati che formano il complesso documentario tradizionalmente denominato *Prigionieri di guerra degli angloamericani nella Seconda guerra mondiale*, che conserva le carte relative ai militari della Regia aeronautica e ai civili militarizzati italiani catturati, durante la Seconda guerra mondiale, dagli inglesi e dagli statunitensi e detenuti in campi di prigionia americani, francesi e inglesi. Il presente nucleo, identificato anche con il nome di *MDA-Commissione centrale prigionieri di guerra*, è formato da fascicoli personali, predisposti fin dal settembre 1944, ordinati per numero di apertura della pratica, che presentano, però, numerose lacune. Ciascun fascicolo contiene, in genere, corrispondenza, il verbale dell'interrogatorio, cui venne sottoposto il reduce dalla prigionia, accompagnato, a volte, da allegati acquisiti dalla Commissione centrale e/o dalle dipendenti sottocommissioni, tra cui si segnalano memorie e testimonianze, integrative del verbale, documenti anagrafici e documenti sanitari, rilasciati dalle autorità militari alleate responsabili del campo di prigionia. Inoltre, le pratiche con numerazione successiva al 16.000 sono state impiantate a partire dalla metà degli Anni Cinquanta per esigenze dell'Ufficio stralcio dell'Ispettorato leva e matricola del Ministero della difesa-Aeronautica; Ufficio che spesso riceveva, da parte dei parenti del militare, la richiesta di avere copia del parere della Commissione. Si tratta, in genere di casi non esaminati in precedenza in quanto afferenti a ex militari residenti all'estero o deceduti e nelle unità archivistiche sono, di massima, presenti copie di fogli matricolari, dichiarazioni rilasciate da compagni d'armi e da familiari e, come per gli altri fascicoli, documenti prodotti nel corso dei procedimenti di epurazione e disciplinari. Infine, è presente, non ordinato, uno schedario formato da schede contenenti le seguenti informazioni: numero pratica di "prigionia", dati anagrafici e militari sull'intestatario della pratica (nominativo, grado, posizione e ruolo), luogo di cattura, campo di prigionia, data e luogo di rientro in Patria, sottocommissione responsabile dell'interrogatorio, giudizio finale e relativa data.

Per l'altro nucleo appartenente al complesso *Prigionieri di guerra degli angloamericani nella Seconda guerra mondiale*, vedi, di seguito, *Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri*, pp. 227-228.

STATO MAGGIORE DELLA REGIA AERONAUTICA

Il primo nucleo aeronautico militare risale al 1884 quando venne istituito un servizio aeronautico poi trasformato in Sezione aerostatica del 3° Reggimento genio militare, mentre la prima norma sull'Aviazione militare è rappresentata dalla l. 23 giu. 1887, n. 4593, in base alla quale venne costituita, nell'ambito dello stesso 3° Reggimento, la Compagnia specialisti, competente nelle materie aeronautiche. In seguito, con il r.d. 6 nov. 1894, n. 503, venne creata la Brigata specialisti del genio, autonoma nel 1909, denominata nel 1910 Battaglione specialisti autonomo del Genio, poi affiancato, nel 1912, dal Battaglione aviatori. Nel frattempo, era stata decisa, nel 1911, la costituzione dell'Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici, inquadrato nella Direzione generale Artiglieria e Genio del Ministero della guerra; Ufficio soppresso nel 1913 e sostituito dall'Ispettorato aeronautico. Con il r.d.l. 7 gen. 1915, n. 11, convertito in legge nel 1917, venne creato il Corpo aeronautico militare, inquadrato fra le armi e i corpi costituenti l'Esercito permanente, autonomo rispetto all'Arma del genio e comprendente, in sostituzione dell'Ispettorato aeronautico, la Direzione generale d'aeronautica che, dopo essere transitata dal Ministero della guerra a quello delle Armi e munizioni, poi a quello per le Armi e trasporti e, infine, a quello dell'Industria, commercio e lavoro, venne soppressa nel 1920. Le mansioni della Direzione generale vennero assegnate al Comando superiore d'aeronautica, prima inquadrato nel dicastero della Guerra e poi, nel 1922, nell'Arma aeronautica, costituita in occasione dell'approvazione dell'ordinamento del Regio esercito del 1920. Nel 1922 venne anche costituito, nell'ambito del Ministero della guerra, il Servizio aeronautico per la direzione dei servizi amministrativi, tecnici e civili aeronautici, mentre il Comando superiore d'aeronautica riassunse le originarie caratteristiche di organo militare. Con il r.d. 24 gen. 1923, n. 62, venne istituito il Commissariato per l'aeronautica, alle cui dipendenze passava l'Aviazione civile e militare, sia dell'Esercito che della Marina; Commissariato poi articolato nel Comando generale d'aeronautica, cui facevano capo le Forze aeree per l'impiego metropolitano e coloniale, e nell'Intendenza generale dell'aeronautica, che sovrintendeva a tutti i servizi tecnici e che verrà soppressa nel 1924. Sempre nel 1923 furono costituiti, alle dipendenze del Commissariato per l'aeronautica, la Regia aeronautica, organismo autonomo comprendente tutte le Forze aeree militari del Regno, delle Colonie, dell'Esercito e della Marina (r.d. n. 645) e il Corpo di Stato maggiore generale dell'aeronautica; quest'ultimo doveva assolvere, tra l'altro, alle funzioni tecnico-militari inerenti all'impiego dei mezzi aerei, all'addestramento e impiego di tutte le forze in attività di servizio e di riserva, dipendenti dal Comando generale d'aeronautica, nonché sovrintendere a tutte le questioni relative alla mobilitazione. Con il r.d. 2 apr. 1925, n. 496, il Comando generale d'aeronautica venne sostituito dallo Stato maggiore generale della Regia aeronautica e la carica del comandante generale della Regia aeronautica con quella del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, posto alla guida della neonata Forza armata e, in seguito, coadiuvato dal sottocapo di Stato maggiore, figura creata con il r.d. 14 mag. 1925, n. 1020. Con il r.d. 4 mag. 1925, n. 627, venne adottato il primo ordinamento della Regia aeronautica, composta dallo Stato maggiore generale, dall'Ufficio del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, dall'Arma aeronautica, dal Corpo di commissariato militare dell'aeronautica, dalla Scuola di aeronautica e, come organi consultivi, dal Consiglio d'aeronautica e dal Comitato tecnico per l'aeronautica. Il processo di costruzione della nuova amministrazione veniva poi concluso con il r.d.l. 30 ago. 1925, n. 1513, convertito nella l. 3 giu. 1926, n. 960, in base al quale il Commissariato per l'aeronautica venne eretto in Ministero dell'aeronautica. In precedenza, con foglio d'ordini del Commissariato 10 giu. 1925, n. 11, lo Stato maggiore generale della Regia aeronautica era stato

ordinato, provvisoriamente, oltre che sul capo e sul sottocapo di Stato maggiore, sulla Segreteria e su due divisioni (Operazioni e Ordinamento). Con il r.d.l. 14 gen. 1926, n. 143, convertito in l. 25 nov. 1926, n. 2150, relativo all'ordinamento dell'Alto comando della Regia aeronautica, furono individuate le specifiche competenze del capo e del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica. In particolare, al capo di Stato maggiore, posto alle dirette dipendenze del ministro dell'Aeronautica e coadiuvato dal sottocapo e dall'Ufficio di Stato maggiore, spettavano, quale capo della Forza armata, le seguenti mansioni: esecuzione degli studi inerenti alla guerra aerea; preparazione e organizzazione delle Forze aeree in caso di guerra, previo coordinamento con gli Stati maggiori delle altre due Forze armate in materia di organizzazione e preparazione delle rispettive aviazioni nonché delle truppe coloniali; alta direzione degli studi sulle costruzioni aeronautiche, sulle armi, sui materiali e sul personale aeronautici e, ancora, sugli apprestamenti terrestri di pertinenza della Regia aeronautica; funzione ispettiva sulle Forze aeree, sui servizi e sulle scuole della Regia aeronautica; alta direzione della Regia accademia aeronautica e, in generale, delle scuole aeronautiche relativamente ai programmi, all'indirizzo e al coordinamento degli studi; compilazione dei regolamenti e delle istruzioni, concordando con gli Stati maggiori del Regio esercito e della Regia marina le disposizioni comuni; elaborazione delle norme per il concorso dell'Aviazione civile alla guerra aerea. Nelle materie relative all'organizzazione e alla preparazione alla guerra, nonché per quelle afferenti all'impiego dell'Armata aerea, il capo di Stato maggiore della Regia aeronautica era però assoggettato, di massima, alle direttive del capo di Stato maggiore generale, carica istituita con la l. 8 giu. 1925, n. 866, cui spettava una funzione di coordinamento interforze di tutte le attività in tempo di guerra. Con il r.d. 10 apr. 1927, n. 580, per la prima volta fu regolamentato, a livello legislativo, l'ordinamento dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica, meglio specificato dal successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222. In base ai due provvedimenti l'organo di vertice della Forza armata venne articolato nella Segreteria (comprendente la Sezione storica, trasformata nel 1928 in Ufficio storico, e la Sezione stranieri), nel 1° Reparto operazioni e nel 2° Reparto ordinamento e mobilitazione. Con il d.m. 28 feb. 1928 le sezioni Storica e Stranieri furono trasferite dalla Segreteria alla 3ª Divisione informazioni, inquadrata nel 1° Reparto operazioni. Nel 1940 in previsione dell'entrata in guerra dell'Italia e, specie, dal mese di giugno, la configurazione dello Stato maggiore fu oggetto di numerosi cambiamenti, tesi a supportare lo sforzo bellico della Forza armata. Tra il mese di gennaio e quello di giugno furono costituiti l'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per la Regia marina e l'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per il Regio esercito: il primo per assolvere le mansioni di ufficiale di collegamento tra il Ministero dell'aeronautica e quello della Marina e tra i relativi uffici di Stato maggiore per tutte le questioni attinenti all'aerocooperazione navale, all'efficienza bellica dei reparti aeronavali e alla Scuola di osservazione aerea marittima; il secondo avente funzioni di ufficiale di collegamento tra i ministeri dell'Aeronautica e della Guerra e tra gli Stati maggiori delle due Forze armate, e competente sulle questioni correlate all'Aviazione per il Regio esercito, alla Scuola di osservazione aerea terrestre e, in generale, sulle materie comunque collegate alla cooperazione aeroterrestre. Inoltre, fu creata anche un'altra articolazione di coordinamento interforze, ossia l'Ufficio di collegamento tra la Regia aeronautica e lo Stato maggiore per la Difesa territoriale, con la finalità di definire ogni questione riguardante la difesa del territorio dalle offese aeree e di rendere efficace la collaborazione tra l'Aeronautica e l'organizzazione della difesa controaerei. Tappa centrale nella trasformazione dell'organizzazione di pace della Forza armata in quella di guerra fu la mobilitazione, con la circ. del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro), 7 giu. 1940, prot. n. 41478, di una parte dell'Ufficio di Stato maggiore, che assunse la denominazione con-

venzionale di Superaereo; con la successiva circ. dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44798, venne istituito il 3° Reparto efficienza linea dello Stato maggiore; inoltre, a seguito della riorganizzazione della branca informazioni venne stabilita, con provvedimento del 15 giugno 1940, la costituzione e il funzionamento, in tempo di guerra, del Servizio informazioni aeronautiche (SIA), presso lo Stato maggiore della Regia aeronautica (Superaereo) e presso i comandi delle grandi unità aeree. Tra le altre disposizioni, emanate nel mese di giugno, di rilievo fu la costituzione, con circ. Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44782, del Comando Servizi aerei speciali (SAS), con funzioni di grande unità, alle dirette dipendenze dell'Ufficio di Stato maggiore, cui fu specificatamente assegnato, nel corso della Seconda guerra mondiale, il servizio dei trasporti della Regia aeronautica e dei collegamenti tra i vari settori operativi, attraverso l'uso del materiale di volo e del personale facente parte, in prevalenza, della vasta organizzazione delle linee aeree civili. E, ancora, si ricorda la creazione, il 30 giugno, dell'Ispettorato superiore tecnico militare, organo incardinato nello Stato maggiore. Il 1° agosto 1940 fu costituita, presso l'Ufficio storico dello Stato maggiore, la Sezione di coordinamento, integrazione dei servizi statistici e collegamento, posta alle dipendenze del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica e avente la funzione di coordinare il lavoro statistico delle direzioni generali e degli uffici centrali del Ministero dell'aeronautica, inviare i dati, richiesti, all'Istituto centrale di statistica e alla Sezione statistica del Comando supremo e, in generale, di svolgere le mansioni previste dal r.d. 5 ott. 1933, n. 1722, relativo all'organizzazione dei servizi statistici in caso di mobilitazione. Nell'ottobre 1940 fu costituito, alle dipendenze dello Stato maggiore, l'Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri, e, nel febbraio 1941, fu creato l'Ufficio aerosiluranti, incardinato sempre nello Stato maggiore e soggetto alle direttive del sottocapo di Stato maggiore. Alla data del 27 ottobre 1941 lo Stato maggiore era articolato in Segreteria, 1° Reparto (Operazioni e SIA), 2° Reparto (Ordinamento, Mobilitazione e Servizi), 3° Reparto (Personale, addestramento e Materiale), Ufficio storico (comprendente anche il Comitato redazione relazione guerra in corso), Ufficio aerosiluranti, Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri; inoltre, direttamente collegato allo Stato maggiore, operava l'Ispettorato superiore tecnico militare. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, venne introdotta una nuova configurazione dello Stato maggiore, molto più articolata rispetto alla precedente in ragione della maggiore specializzazione della Regia aeronautica e del ruolo svolto in tempo di guerra. Infatti, la carica di sottocapo di Stato maggiore venne raddoppiata (sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica e sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei), i reparti vennero aumentati al numero di sette, mentre gli uffici rimasero nel numero di tre (SIA, Ufficio storico e Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri). Nello specifico l'articolazione stabilita prevedeva la presenza della Segreteria; alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica furono posti il 1° Reparto operazioni, il 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, il 3° Reparto efficienza linea, il 4° Reparto studi militari aeronautici, il SIA e gli uffici Storico e Caduti, dispersi, feriti e prigionieri; alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei furono posti il 5° Reparto studi tecnico-militari, il 6° Reparto allestimenti e il 7° Reparto velivoli. In seguito, con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 13 gen. 1943, prot. n. 2/430, fu costituito, alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore, l'8° Reparto difesa aerea, composto dalla 1ª Divisione difesa aerea (già 3ª Divisione difesa aerea del 1° Reparto operazioni) e dalla 2ª Divisione difesa terrestre (di nuova costituzione). Modifiche rilevanti furono introdotte dalla circ. dello

Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, che stabiliva una struttura meno articolata rispetto a quella precedente, sopprimendo, infatti, la carica del sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei e portando il numero dei reparti da otto a cinque; oltre alla Segreteria, come articolazioni dello Stato maggiore furono individuate il 1° Reparto operazioni, il 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, il 3° Reparto efficienza linea, il 4° Reparto difesa aero-terrestre, il 5° Reparto studi e coordinamento tecnico, il SIA, l'Ufficio storico e l'Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri. Con foglio d'ordini 1 mar. 1944, n. 3, lo Stato maggiore veniva articolato su una Segreteria e tre sezioni (Ordinamento, Logistica e Informazioni). Successivamente, con foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), 1 ott. 1944, n. 17, oltre alla Segreteria, la compagine dell'organo di vertice della Forza armata veniva organizzato nella 1ª Sezione operazioni, 2ª Sezione ordinamento, servizi e mobilitazione, 3ª Sezione efficienza materiali di volo, Ufficio I (Informazioni), Ufficio storico e Nucleo di volo. Dal 20 gennaio 1945 fu costituita, in seno allo Stato maggiore, la Sezione fotografica che faceva capo, per le questioni tecniche e per quelle relative al materiale, alla sezione servizi di zona o di nucleo competenti per giurisdizione. Con il foglio d'ordini dello Stato maggiore della Regia aeronautica 10 ago. 1945, n. 23, ferme restando le attribuzioni precedentemente assegnate, fu introdotta una nuova fisionomia dell'organo di vertice della Forza armata, basata nuovamente, oltre che sulla Segreteria, sui reparti e, in particolare, sul 1° Reparto operazioni, sul 2° Reparto ordinamento e sul 3° Reparto servizi; inoltre, l'Ufficio I (Informazioni), l'Ufficio storico e il Reparto di volo (già Nucleo di volo) furono posti alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore.

1° REPARTO OPERAZIONI

Nell'organizzazione provvisoria dello Stato maggiore della Regia aeronautica, stabilita con foglio d'ordini del Commissariato per l'aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era prevista la presenza della Divisione operazioni, costituita dal 1° Reparto operazioni, dal 2° Reparto addestramento e dal 3° Reparto informazioni; nell'ordinamento sancito dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, poi meglio delineato con successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222, la precedente Divisione operazioni venne trasformata nel 1° Reparto operazioni, articolato in 1ª Divisione operazioni, 2ª Divisione addestramento e 3ª Divisione informazioni; l'anno successivo, un decreto ministeriale datato 28 febbraio, inquadrò nella 3ª Divisione informazioni, del 1° Reparto operazioni, le sezioni Storica e Stranieri, in precedenza inserite nella Segreteria dell'Ufficio di Stato maggiore. A seguito dell'entrata in guerra dell'Italia, con la circ. del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro), 7 giu. 1940, prot. n. 41478, la Divisione operazioni, a far data dall'8 giugno, venne mobilitata, assumendo la denominazione convenzionale di Superaereo, competente, nel corso del Secondo conflitto mondiale, su tutte le questioni operative. In conseguenza della circ. dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44798, che costituiva il 3° Reparto efficienza linea dello Stato maggiore, la 2ª Divisione addestramento cessava di essere alle dipendenze del 1° Reparto operazioni e veniva trasformata nella 2ª Divisione personale e addestramento, inquadrata nel nuovo 3° Reparto. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, il 1° Reparto operazioni, articolato in 1ª Divisione operazioni ed obiettivi, 2ª Divisione collegamenti, 3ª Divisione difesa aerea e 4ª Divisione fototografica, venne posto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia

aeronautica. Nel gennaio successivo, con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), prot. n. 2/430, la 3ª Divisione difesa aerea (1° Reparto operazioni), veniva trasformata in 1ª Divisione difesa aerea, incardinata nel nuovo 8° Reparto difesa aerea, quest'ultimo direttamente dipendente dal sottocapo di Stato maggiore. La circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 feb. 1943, prot. n. 2/1574, mutava la denominazione della 2ª Divisione collegamenti, inquadrata nel 1° Reparto operazioni, in quella di 2ª Divisione telecomunicazioni; inoltre, la 4ª Divisione fotocartografica, sempre del 1° Reparto, assumeva il numero ordinativo di "3ª". In base al r.d. 29 mar. 1943, n. 437, il 1° Reparto operazioni, composto dalla 1ª Divisione operazioni, 2ª Divisione collegamenti (poi Telecomunicazioni) e 3ª Divisione fotocartografica, venne assoggettato al sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica. Con foglio d'ordini 1 mar. 1944, n. 3, lo Stato maggiore della Regia aeronautica venne articolato su una Segreteria e tre sezioni, tra cui la Sezione informazioni; in seguito, il foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), 1 ott. 1944, n. 17, istituiva tre sezioni, tra cui la 1ª Sezione operazioni, due uffici, tra cui l'Ufficio I (Informazioni), e il Nucleo di volo. Infine, nell'agosto 1945, con foglio d'ordini n. 23 dello Stato maggiore della Regia aeronautica, ferme restando le attribuzioni precedentemente assegnate, venne introdotta una nuova configurazione dell'organo di vertice della Forza armata, comprendente il 1° Reparto operazioni, composto dalla 1ª Sezione operazioni e addestramento, 2ª Sezione assistenza traffico aereo e 3ª Sezione fotocartografica; inoltre, alla nuova 2ª Sezione assistenza traffico venivano attribuiti compiti afferenti allo studio, alla compilazione e alla diramazione di norme interessanti la sicurezza dell'esercizio del volo sia per quanto riguardava la navigazione aerea "vera e propria", sia per tutto ciò che aveva riflessi con la relativa organizzazione a terra.

1ª Divisione operazioni, fasc. 170 (1935-1942). Elenchi analitici 2008 e 2013 e inventario 2012.

Nell'organizzazione provvisoria dello Stato maggiore della Regia aeronautica, stabilita con foglio d'ordini del Commissariato per l'aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era prevista la presenza della Divisione operazioni, costituita dal 1° Reparto operazioni, dal 2° Reparto addestramento e dal 3° Reparto informazioni; nell'ordinamento sancito dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, poi meglio delineato con successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222, la precedente Divisione operazioni venne trasformata nel 1° Reparto operazioni, articolato in 1ª Divisione operazioni, 2ª Divisione addestramento e 3ª Divisione informazioni. Alla 1ª Divisione operazioni, che inquadrava anche la Sezione cartografica, fu assegnata la trattazione delle seguenti materie: situazione militare dell'Italia, delle Colonie e degli Stati esteri; piani e direttive per le operazioni dell'Armata aerea e per le operazioni aeronautiche per il Regio esercito e per la Regia marina, in base alle direttive del capo di Stato maggiore generale e agli accordi con gli Stati maggiori delle altre Forze armate; studio sulla difesa dei centri vitali del territorio nazionale e sulla difesa costiera, nelle varie ipotesi di guerra; studio sull'assegnazione di unità aeree alle grandi unità del Regio esercito e ai comandi marittimi; studio delle operazioni aeronautiche coloniali, in accordo con il Ministero delle colonie, e delle operazioni oltremare; studio delle caratteristiche d'impiego del materiale di volo e dell'armamento; studio della rete di rotte aeree e degli impianti di rotta; dislocazione dei campi e reparti (in coordinamento con la 1ª Divisione ordinamento del 2° Reparto); manovre aeree, aeronavali e aeroterrestri (in collaborazione con la 2ª Divisione addestramento del 1° Reparto); proposte e pareri circa l'organizzazione del servizio delle comunicazioni radiotelegrafiche,

telegrafiche e telefoniche ai fini delle operazioni aeree e della difesa del territorio. La Sezione cartografica doveva gestire la cartoteca dello Stato maggiore e le dotazioni cartografiche di guerra della Forza armata. Rientravano nelle sue mansioni anche le guide aeronautiche militari e civili, i portolani aerei, le monografie militari aeronautiche, la cartografia aeronautica nazionale e internazionale, la costruzione della nuova carta aeronautica nazionale (e relativi aggiornamenti) e l'aerofotogrammetria. Tappa centrale nella trasformazione dell'organizzazione di pace della Forza armata in quella di guerra fu la mobilitazione, con la circ. del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro), 7 giu. 1940, prot. n. 41478, di una parte della Divisione operazioni, che assunse la denominazione convenzionale di Superaereo, competente, nel corso del Secondo conflitto mondiale, per tutte le pratiche di carattere operativo. Nel nuovo ordinamento dello Stato maggiore, introdotto con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, la 1ª Divisione operazioni mutava la sua denominazione in quella di 1ª Divisione operazioni ed obiettivi, nuovamente trasformata in 1ª Divisione operazioni con l'ordinamento dello Stato maggiore stabilito dal r.d. 29 mar. 1943, n. 437. In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, alla 1ª Divisione operazioni spettava la gestione dei piani operativi, lo svolgimento delle operazioni, la collaborazione operativa con le Aeronautiche alleate, il collegamento con gli Stati maggiori delle altre Forze armate per le questioni operative comuni, lo studio degli obiettivi, il concorso alla difesa delle coste e del territorio nazionale contro attacchi nemici, l'impiego bellico dell'Aviazione civile, la diramazione degli ordini e la raccolta dei rapporti, la compilazione dei notiziari giornalieri sulle operazioni, le statistiche operative, la direzione delle manovre. Con il foglio d'ordini dello Stato maggiore 10 ago. 1945, n. 23, ferme restando le attribuzioni precedentemente assegnate, fu introdotta una nuova articolazione dell'organo di vertice della Forza armata, basata, oltre che sulla Segreteria, sui reparti e, in particolare, sul 1° Reparto operazioni che inquadrava la 1ª Sezione operazioni e addestramento.

Carteggio per categorie annuali:

Il nucleo, che ha mantenuto la sua fisionomia originaria, conserva, di massima, corrispondenza, normativa, studi, relazioni, rapporti, bollettini e, in minima parte, materiale fotografico, cartografico e a stampa. È presente documentazione in francese. Comprende le seguenti categorie annuali:

< 1936 > 1936, con docc. fino al 1938, fascc. 9. Inventario 2012. Contiene documentazione su: difesa del territorio e della popolazione in caso di eventi improvvisi e imprevisti, Commissione suprema di difesa, situazione e movimenti delle unità navali della Regia marina, mobilitazione, aviazioni ausiliarie del Regio esercito e della Regia marina. < 1937 > 1937, con docc. dal 1936, fascc. 13. Inventario 2012. Documentazione su: poligoni, missioni all'estero del personale della Regia aeronautica, servizio di polizia aerea, difesa aerea, contraerea e costiera, protezione antiaerea, servizio telecomunicazioni, assistenza al volo e meteorologico. < 1938 > 1938, con docc. dal 1937, fascc. 2. Inventario 2012. Documenti sullo schieramento

di pace di comandi, reparti ed enti aeronautici; inoltre, sono presenti rapporti e relazioni su piani di radunata, studi operativi e studio obiettivi, difesa territoriale, aeroporti, telecomunicazioni, cartografia aeronautica, situazione Paesi esteri, stato di previsione della spesa per la Regia aeronautica. < 1939 > 1939, con docc. dal 1938 e fino al 1940, fascc. 25. Inventario 2012. Contiene, tra l'altro, documentazione su: mobilitazione, difesa aerea, contraerea e costiera, protezione antiaerea, osservazione aerea, organizzazione aeronautica in Libia, occupazione militare dell'Albania, convenzioni, trattati e accordi internazionali, manovre quadri, trasporti, esperimenti; inoltre, rapporti e relazioni su piani di radunata, studi e piani operativi, studio obiettivi, aeroporti, telecomunicazioni, cartografia aeronautica, situazione Paesi esteri. < 1940 > 1940, con docc. dal 1939 e fino al 1941, fascc. 62. Inventario 2012. Contiene documentazione su: formazione unità aeree, mobilitazione, velivoli, materiali e armamento aeronautici, difesa aerea e contraerea, protezione antiaerea, servizio di polizia aerea, Aviazione civile, organizzazione aeronautica in Libia, incursioni aeree nemiche sul territorio italiano (metropolitano), iugoslavo e libico. < 1941 > 1941, con docc. dal 1940, fascc. 49. Inventario 2012. Contiene, in prevalenza, documenti su: difesa aerea, contraerea e costiera, protezione antiaerea, organizzazione aeronautica in Libia, incursioni aeree nemiche sul territorio italiano (metropolitano), albanese, libico e sulle isole italiane nell'Egeo; inoltre, sistemi di difesa aerea e contraerea in Paesi esteri.

Carteggio vario:

< Carte Ex SIOS > 1935, 1937-1938 e 1940-1942, fascc. 6. Elenco analitico 2013. Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende corrispondenza, disposizioni, studi, promemoria, materiale cartografico sull'operazione B (offensiva contro la Flotta navale inglese ormeggiata a Malta e contro il traffico avversario sulla rotta Suez-Gibilterra) (1935 e 1937-1938); sono poi presenti corrispondenza, disposizioni e rapporti informativi su reparti e personale della Regia aeronautica (1940-1942).

< PR 12 (piano di radunata 12) > 1939-1940, fascc. 4. Elenco analitico 2008. I fascicoli sono parte di un nucleo costituito da 66 fascicoli, denominato sempre *PR 12 (piano di radunata 12)*, considerato, fino all'attività di riordinamento e inventariazione del 2008, come una serie del complesso documentario noto con il nome di *Superaereo*. Contiene documenti operativi, sia preparatori che definitivi e ufficiali, sul PR 12 (edizione 1939 e 1940), concernente l'ipotesi di conflitto dell'Italia e della Germania contro la Francia e l'Inghilterra ed, eventualmente, contro la Grecia, Jugoslavia e Turchia.

2^a Divisione collegamenti poi Telecomunicazioni, fasc. 1 (1942-1943). Elenco analitico 2013.

L'ordinamento dello Stato maggiore, disegnato dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, prevedeva, come articolazione del 1° Reparto operazioni, la 2^a Divisione collegamenti cui spettavano i seguenti compiti: segnalare, agli enti competenti in materia di armamenti aerei, le caratteristiche d'impiego cui dovevano rispondere i materiali per le esigenze operative in fatto di collegamento radio e filo; elaborare le tabelle di dotazione dei materiali di collegamento radio e filo per i comandi e i reparti aeronautici; compilare le direttive e la regolamentazione per l'organizzazione e l'esercizio della rete militare radiotelegrafica e dell'assistenza al volo, per le comunicazioni radiotelegrafiche e a filo operative, per la costruzione di nuovi collegamenti a filo; curare gli accordi con le altre Forze armate, nazionali e alleate, per l'uso dei mezzi di collegamento e delle frequenze; partecipare al Comitato permanente per la precettazione e requisizione delle linee telegrafiche e telefoniche civili; redigere e revisionare i codici di sopracifratura, predisporre le direttive per la compilazione e distribuzione dei cifrari generali e particolari; controllare tutte le comunicazioni radiotelegrafiche della Regia aeronautica; preparare le norme per la tutela del segreto; monitorare il traffico in cifra e sovrintendere al servizio cifra, telefonico e telescrivente dello Stato maggiore; formulare le direttive per l'organizzazione, l'esercizio e l'uso della rete meteorologica per l'assistenza al volo, in pace e in guerra; sviluppare i sistemi di cifratura per i bollettini meteorologici e i codici di procedura e di servizio per l'assistenza radioelettrica; indicare le norme per l'uso, presso i reparti, dell'organizzazione meteorologica e dell'assistenza al volo. Con successiva circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 10 feb. 1943, prot. n. 2/1574, la 2^a Divisione collegamenti divenne 2^a Divisione telecomunicazioni, a cui la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, attribuì, sostanzialmente, i compiti già indicati nel provvedimento del marzo 1942.

Fascicolo inserito, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate al-

l'USAM tra il 1962 e il 1968. L'unità archivistica contiene documentazione relativa a corsi per l'addestramento sugli apparati RARI (radiolocalizzatori).

3^a Divisione difesa aerea, fasc. 90 (1940-1943). Inventario 2012.

Con l'ordinamento dello Stato maggiore, stabilito con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, venne costituita la 3^a Divisione difesa aerea, inquadrata nel 1° Reparto operazioni. Alla nuova Divisione spettavano le seguenti funzioni: organizzare i comandi, i reparti e i mezzi per la difesa aerea e contraerea e il relativo schieramento; elaborare le direttive e le modalità d'impiego delle specialità caccia e intercettori per la difesa aerea del territorio; concordare con i comandi difesa contraerea del territorio le norme di collaborazione; organizzare la difesa aerea e contraerea degli impianti d'interesse aeronautico, anche in collaborazione con gli Stati maggiori delle altre Forze armate e con le Forze armate alleate; elaborare le norme di sorvolo sia del territorio italiano e di occupazione, sia del territorio di Stati esteri; definire le zone vietate al volo; elaborare le norme sul riconoscimento dei velivoli nazionali e alleati; realizzare esperimenti per verificare l'efficacia della protezione antiaerea degli impianti, del personale e del materiale della Regia aeronautica; segnalare, alle strutture competenti in materia di armamenti aerei, le necessità relative alle attrezzature e installazioni ausiliarie a terra, alle installazioni di bordo, ai collegamenti che si riferivano alla difesa aerea, contraerea e protezione antiaerea; raccogliere le notizie sulle incursioni aeree nemiche contro gli obiettivi nazionali, esaminarle ed elaborare le relative statistiche. Con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 13 gen. 1943, prot. n. 2/430, la 3^a Divisione difesa aerea del 1° Reparto veniva trasformata in 1^a Divisione difesa aerea, incardinata nel nuovo 8° Reparto difesa aerea, posto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore.

Il nucleo documentario, che appartiene al carteggio organizzato per categorie annuali, si riferisce all'anno 1942 ed ha mantenuto la sua fisionomia originaria. Contiene, tra l'altro, corrispondenza, normativa, studi e relazioni sulla difesa aerea e contraerea del territorio, disposizioni per la difesa di determinate località, raccolta di informazioni sull'attività aerea nemica (sul territorio metropolitano, albanese, greco, libico e isole italiane nell'Egeo), circolari e scambi di notizie sulla collaborazione italo-tedesca; inoltre, è presente materiale fotografico, cartografico e iconografico.

2° REPARTO ORDINAMENTO E MOBILITAZIONE poi ORDINAMENTO E SERVIZI LOGISTICI
poi ORDINAMENTO

Nell'organizzazione provvisoria dello Stato maggiore della Regia aeronautica, stabilita con foglio d'ordini del Commissariato per l'aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era prevista la presenza della Divisione ordinamento, costituita dal 1° Reparto ordinamento, 2° Reparto mobilitazione

e 3° Reparto tecnico e servizi; nell'ordinamento sancito dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, poi meglio delineato con successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222, la precedente Divisione ordinamento venne trasformata nel 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, articolato in 1ª Divisione ordinamento (che inquadrava anche la Sezione trattati), 2ª Divisione mobilitazione e 3ª Divisione servizi. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, fu introdotta una nuova configurazione dell'organo di vertice della Forza armata, in base alla quale il 2° Reparto, ora denominato Ordinamento e servizi logistici, fu posto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica e articolato sulla 1ª Divisione ordinamento, 2ª Divisione servizi logistici e 3ª Divisione mobilitazione e trasporti. Il foglio d'ordini 1 mar. 1944, n. 3, strutturava lo Stato maggiore sulla Segreteria e su tre sezioni, tra cui la Sezione ordinamento, poi modificata in 2ª Sezione ordinamento, servizi e mobilitazione, con foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), 1 ott. 1944, n. 17. Infine, con il foglio d'ordini dello Stato maggiore della Regia aeronautica, 10 ago. 1945, n. 23, ferme restando le attribuzioni precedentemente assegnate, la 2ª Sezione ordinamento, servizi e mobilitazione diventava il 2° Reparto ordinamento, composto dalla 1ª Sezione ordinamento, 2ª Sezione personale e 3ª Sezione mobilitazione.

Per altre carte del Reparto, caratterizzate dagli stessi criteri di formazione e sedimentazione, vedi *L'Aeronautica militare* (dal 1946), *Organi consultivi e centrali, Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 2° Reparto ordinamento poi 1° Reparto ordinamento e personale, Carteggio generale*, pp. 269-271.

1ª Divisione ordinamento poi 1ª Sezione ordinamento, voll. e fasc. 1.958 (1928-1947). Elenchi analitici 2009 e 2013, inventari 2008, 2011 e 2012.

Nell'organizzazione provvisoria dello Stato maggiore della Regia aeronautica, stabilita con foglio d'ordini del Commissariato per l'aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era prevista la presenza della Divisione ordinamento, costituita dal 1° Reparto ordinamento, 2° Reparto mobilitazione e 3° Reparto tecnico e servizi. Al 1° Reparto ordinamento furono assegnati compiti afferenti agli studi e all'elaborazione di disposizioni esecutive sull'ordinamento delle Forze aeree, sulla circoscrizione territoriale aeronautica e sulla dislocazione dei mezzi e, ancora, sulle materie collegate al bilancio; inoltre, lo stesso Reparto doveva occuparsi dello studio di tutte le questioni relative al personale militare della Regia aeronautica e, in particolare, del reclutamento, dello stato giuridico, dell'avanzamento e della cessazione dal servizio. Nell'ordinamento sancito dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, poi meglio delineato con successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222, la precedente Divisione ordinamento venne trasformata nel 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, comprendente la 1ª Divisione ordinamento che, a sua volta, inquadrava la Sezione trattati. Nello specifico, la 1ª Divisione ordinamento aveva attribuzioni afferenti alle seguenti materie: studi sull'ordinamento, formazione e sviluppo delle Forze aeree in pace e in guerra; circoscrizione militare aeronautica; dislocazione dei reparti d'impiego (in coordinamento con la 1ª Divisione operazioni del 1° Reparto); lavori e sistemazione degli aeroporti; trasferimenti di comandi; costituzione e trasferimenti di reparti; studi sulle dotazioni di apparecchi, materiali di armamento, munizionamento, equipaggiamento, materiali vari, essenze e lubrificanti; studi

e pareri sulle questioni riguardanti il bilancio, il reclutamento, la ferma, lo stato giuridico, la disciplina, l'avanzamento, la cessazione dal servizio di militari della Forza armata; studio degli organici in relazione al fabbisogno di personale per tutti gli enti della Regia aeronautica; bandi di arruolamento; questioni generali sul servizio territoriale ed elaborazione della relativa regolamentazione. La Sezione trattati doveva gestire pratiche concernenti la preparazione di convenzioni e trattati internazionali d'interesse per la Regia aeronautica; occuparsi di studi e programmi per conferenze nonché delle commissioni internazionali aventi ad oggetto argomenti aeronautici; studiare l'applicazione delle convenzioni e dei trattati, in particolare di quelli di pace; seguire le materie di pertinenza della Società delle Nazioni e, nello specifico, le questioni relative al disarmo e ai bilanci; gestire i rapporti tra il Ministero dell'aeronautica e gli altri dicasteri militari e quello degli Esteri per le materie di competenza della Divisione. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, alla 1ª Divisione ordinamento, incardinata nel 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, furono assegnate le seguenti mansioni: emanazione delle disposizioni sulla costituzione, sviluppo, inquadramento e dislocazione delle forze dell'Armata aerea, delle aviazioni per il Regio esercito, per la Regia marina e per il presidio coloniale; emanazione delle disposizioni sull'ordinamento e sull'organizzazione degli enti centrali e dei comandi di reparti e servizi della Forza armata; emanazione di provvedimenti sulla costituzione di depositi, magazzini e di tutti gli altri enti a servizio della Regia aeronautica; tabelle organiche di pace e di guerra; determinazione del fabbisogno annuale di personale, delle aliquote di personale da incorporare nella Regia aeronautica e del numero delle scuole occorrenti per l'istruzione del personale; esame delle leggi sullo stato giuridico, reclutamento, avanzamento, ecc., del personale aeronautico ed elaborazione delle relative proposte; esame degli schemi di bandi di concorso; analisi dei provvedimenti legislativi interferenti con le altre Forze armate e con gli altri dicasteri; valutazione dei provvedimenti legislativi sul trattamento economico e di quiescenza, in pace e in guerra, del personale aeronautico e, ancora, interessanti il materiale e gli enti della Forza armata nonché lo stato di guerra e di neutralità; raccolta degli elementi forniti dagli enti centrali competenti per la discussione e la determinazione del bilancio di previsione; definizione del programma tecnico-finanziario in relazione alle assegnazioni ordinarie e straordinarie di bilancio e relativo dettaglio di utilizzazione dei fondi attribuiti ai vari enti centrali; variazioni al bilancio nel corso dell'esercizio finanziario; programmi demaniali; identificazione del fabbisogno dei comandi, enti, reparti e servizi della Regia aeronautica per le spese generali e d'ufficio, di minuto mantenimento degli immobili e assegnazione ai comandi di squadra e d'Aeronautica dei fondi per i lavori demaniali e per l'educazione fisica e sportiva. Nell'ordinamento dello Stato maggiore stabilito dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, le competenze in precedenza assegnate alla 1ª Divisione ordinamento vennero assottigliate e, nello specifico, riguardavano l'emanazione delle disposizioni sulla costituzione, sviluppo, inquadramento e dislocazione delle forze dell'Armata aerea e, ancora, sull'ordinamento degli enti centrali e dei comandi di reparti e servizi; l'adozione dei provvedimenti sulla costituzione di depositi e magazzini; l'individuazione del fabbisogno annuale di personale; l'esame delle leggi sullo stato giuridico, reclutamento e avanzamento del personale aeronautico. Infine, con il foglio d'ordini dello Stato maggiore della Regia aeronautica 10 ago. 1945, n. 23, che riconfermava le precedenti mansioni, la 1ª Divisione ordinamento divenne 1ª Sezione ordinamento, sempre posizionata all'interno del 2° Reparto ordinamento.

Carteggio per categorie annuali:

Si tratta di un nucleo prodotto, quasi esclusivamente, dalla 1^a Divisione poi 1^a Sezione ordinamento del 2° Reparto, organizzato secondo criteri omogenei – originari e basati su serie annuali, articolate in sottoserie tematiche, sostanzialmente permanenti – avente, però, una differente storia archivistica. Infatti, un primo aggregato, composto da 1.837 unità archivistiche e relativo alle serie annuali 1930-1946, appartiene al complesso documentario tradizionalmente noto come *SMA 1° Reparto (1° versamento)*, trasferito all'USAM nel 1990 dal principale soggetto produttore delle carte, ossia dal 1° Reparto ordinamento e personale, denominazione acquisita dal 2° Reparto ordinamento e mobilitazione a partire dal gennaio 1968; lo stesso ente versante ha probabilmente assunto, in passato, anche una funzione di raccolta di carte con diversi contesti di provenienza, come testimoniato dalla presenza, sebbene esigua, di unità archivistiche collegate a vari soggetti produttori tra cui il 1° Reparto operazioni e l'Ufficio aerosiluranti dello Stato maggiore della Regia aeronautica. Per il secondo aggregato documentario, costituito da 110 fascicoli e relativo alle serie annuali 1937-1943, non abbiamo, ad oggi, notizie in merito alle sue vicende ma integra alcune delle lacune presenti nelle serie annuali del primo aggregato. Inoltre, in entrambi gli spezzoni ricorrono analoghe tipologie documentarie (in particolare, corrispondenza, disposizioni, studi, promemoria, appunti, materiale fotografico, cartografico, iconografico e a stampa) e, soprattutto, uno stesso sistema di classificazione, costituito da voci attinenti, in prevalenza, alle susseguenti materie: ordinamento e organici; costituzione, trasferimento e scioglimento comandi, reparti e unità; aerosiluranti; Aeronautica dell'Albania, Aeronautica dell'Egeo e Aeronautica della Libia; Aviazione coloniale; aviazioni ausiliarie per il Regio esercito e la Regia marina; esigenze operative; informazioni su Stati esteri; scuole e Regia accademia aeronautica; corsi d'istruzione e addestramento; aeroporti; velivoli; stabilimenti, laboratori, officine, magazzini, depositi; armamenti, munizionamenti e materiali aeronautici; scorte materie prime; trasporti; difesa aerea, contraerea e costiera; protezione antiaerea; demanio aeronautico; requisizioni (immobili, autoveicoli e imbarcazioni); personale aeronautico; prigionieri di guerra. La descrizione che segue rappresenta,

quindi, un primo tentativo di ricomposizione “virtuale” (sulla carta) del materiale documentario, fisicamente ancora separato.

< 1930 > 1930, fasc. 1. Inventario 2008. < 1931 > 1931, fasc. 1. Inventario 2008. < 1932 > 1932, fascc. 99. Inventario 2008. < 1933 > 1933, con docc. dal 1932, fascc. 105. Inventario 2008. < 1934 > 1934, con docc. fino al 1943, fascc. 60. Inventario 2008. < 1935 > 1935, con docc. dal 1934 e fino al 1936, fascc. 63. Inventario 2008. < 1936 > 1936, con docc. dal 1935 e fino al 1937, voll. e fascc. 75. Inventario 2008. < 1937 > 1937, con docc. dal 1934 e fino al 1943, voll. e fascc. 86. Inventari 2008 e 2012. < 1938 > 1938, con docc. dal 1937 e fino al 1939, voll. e fascc. 62. Inventari 2008 e 2012. < 1939 > 1939, con docc. dal 1937 e fino al 1943, voll. e fascc. 91. Inventari 2008 e 2012. < 1940 > 1940, con docc. dal 1930 e fino al 1943, voll. e fascc. 236. Elenco analitico 2009 e inventari 2008 e 2012. < 1941 > 1941, con docc., in copia, dal 1933 e con docc. fino al 1943, fascc. 168. Elenco analitico 2009 e inventari 2011 e 2012. < 1942 > 1942, con docc. dal 1936 e fino al 1946, fascc. 483. Inventari 2011 e 2012. < 1942-1943 > 1942-1943, con docc. dal 1941, fascc. 15. Inventario 2012. < 1943 > 1943, con docc. dal 1940 e fino al 1944, fascc. 356. Inventari 2011 e 2012. < 1944 > 1944, fascc. 6. Inventario 2011. < 1945 > 1945, con docc. dal 1943 e fino al 1947, fascc. 19. Inventario 2011. < 1946 > 1946, con docc. dal 1945 e fino al 1947, fascc. 21. Inventario 2011.

Carteggio vario:

< Carte Ex SIOS > 1928-1930, 1935-1937 e 1940-1942, fascc. 11. Elenco analitico 2013. Carteggio inserito, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione in realtà da collegare all'ente, il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni, che ha nel tempo accumulato carte di diversa provenienza, poi versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende disposizioni, rapporti, relazioni, documentazione a stampa su: lavori della Società delle Nazioni (conferenze disarmo e controllo del commercio internazionale delle armi, munizioni e materiali di guerra); operazione B (azione offensiva e di sorpresa contro l'isola di Malta, la Flotta navale inglese, ormeggiata a Malta e il traffico avversario sulla rotta Suez-Gibilterra); situazione ufficiali e sot-

tufficiali in istruzione presso le scuole; situazione personale specialista in istruzione presso scuole militari e civili; numerazione delle unità e dei reparti della Regia aeronautica. È presente documentazione in francese.

2^a Divisione mobilitazione, fasc. 3 (1932-1937 e 1940-1941). Elenco analitico 2013.

Nell'organizzazione, provvisoria, dello Stato maggiore generale della Regia aeronautica stabilita con foglio d'ordine del Commissariato per l'Aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era prevista la Divisione ordinamento in cui era inquadrato il 2° Reparto mobilitazione, quest'ultimo competente sulle seguenti materie: studio ed elaborazione di direttive esecutive sulla mobilitazione aeronautica e, in particolare, sulla costituzione, formazione di guerra, dislocazione iniziale di mobilitazione delle unità e dei servizi aeronautici; documenti di mobilitazione; forza alle armi, in congedo e richiami. Nell'ordinamento previsto dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, alla 2^a Divisione mobilitazione, posizionata all'interno del 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, spettavano gli studi, la preparazione e la diramazione delle disposizioni riguardanti la mobilitazione della Regia aeronautica, la costituzione e la formazione di guerra, l'impiego della forza in congedo e la costituzione delle unità di guerra; l'elaborazione delle norme per il concorso dell'Aviazione civile alla guerra aerea; la preparazione e la diramazione dei documenti relativi alla mobilitazione degli ufficiali, alla perequazione della forza, alla compilazione del bollettino di mobilitazione. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, fu introdotta una nuova configurazione dell'organo di vertice della Forza armata, contemplante il 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, costituito da tre divisioni, tra cui la 3^a Divisione mobilitazione e trasporti cui spettavano, tra l'altro, la compilazione dell'indice di mobilitazione; la determinazione del fabbisogno di mobilitazione del personale militare; l'elaborazione dei piani di radunata e dei relativi ordini di battaglia; la preparazione dei piani e delle disposizioni sui trasporti di mobilitazione e di radunata, relativi a comandi, reparti e servizi (per ciascun piano di radunata e per esigenze speciali); la cura delle situazioni sulla mobilitazione del personale della Regia aeronautica; la trattazione delle esenzioni dai richiami alle armi per il personale aeronautico; l'adozione delle direttive per la compilazione dei progetti di mobilitazione degli enti centrali aeronautici, nonché dei comandi, reparti e dei servizi della Regia aeronautica; lo studio dei problemi sull'organizzazione della Nazione in guerra e sulla mobilitazione civile; la stesura delle norme e delle istruzioni sui trasporti militari aerei; la gestione dei rapporti con gli enti statati competenti per i trasporti ferroviari e marittimi. La circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, prevedeva la presenza, nell'ambito del 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, della 3^a Divisione mobilitazione e trasporti cui furono assegnate, di massima, le stesse mansioni stabilite dalla circolare dello Stato maggiore della Regia aeronautica del marzo 1942. In seguito, con foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), 1 ott. 1944, n. 17, lo Stato maggiore della Regia aeronautica veniva organizzato sulla Segreteria, su due uffici (Informazioni e Storico), sul Nucleo di volo e su tre sezioni, tra cui la 2^a Sezione ordinamento, servizi e mobilitazione; infine, con il foglio d'ordini dello Stato maggiore della Regia aeronautica 10 ago. 1945, n. 23, ferme restando le attribuzioni assegnate in precedenza, la 2^a Sezione ordinamento, servizi e mobilitazione venne trasformata in 2° Reparto ordinamento, al cui interno era compresa la 3^a Sezione mobilitazione.

Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione in realtà da collegare all'ente, il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni, che ha nel tempo accumulato carte di diversa provenienza, poi versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Sono presenti, tra l'altro, disposizioni (in bozza manoscritta), elenchi e tabelle su ufficiali del Regio esercito e della Regia marina assegnati alla Regia aeronautica, su piloti appartenenti alle categorie del congedo in forza ai gruppi complementari.

3^a Divisione servizi poi 2^a Divisione servizi logistici, fasc. 343 (1937-1943). Elenchi analitici 2008 e 2013 e inventario 2012.

Nell'organizzazione provvisoria dello Stato maggiore della Regia aeronautica, stabilita con foglio d'ordini del Commissariato per l'aeronautica 10 giu. 1925, n. 11, era presente la Divisione ordinamento, costituita dal 1° Reparto ordinamento, 2° Reparto mobilitazione e 3° Reparto tecnico e servizi; a quest'ultimo furono assegnati gli studi sulle caratteristiche d'impiego dei materiali di volo e di armamento (in coordinamento con il 3° Reparto informazioni, inquadrato nella Divisione operazioni), la ripartizione dei materiali aeronautici tra i vari enti e unità della Forza armata (dotazioni di pace e di guerra), la trattazione delle pratiche sull'organizzazione e sul funzionamento dei servizi aeronautici in guerra. Nell'ordinamento sancito dal r.d. 10 apr. 1927, n. 580, poi meglio delineato con successivo d.m. 14 mag. 1927, n. 222, la Divisione ordinamento venne trasformata nel 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, comprendente la 3^a Divisione servizi cui furono assegnati gli studi sulla costituzione, organizzazione e funzionamento dei servizi aeronautici; la predisposizione delle tabelle di formazione; l'elaborazione delle direttive per la preparazione del personale addetto ai servizi e per le relative esercitazioni (in coordinamento con le altre divisioni dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica interessate); l'individuazione delle dotazioni di mobilitazione; la preparazione delle norme per il funzionamento dei servizi in pace e in guerra; le precettazioni e requisizioni; la mobilitazione industriale; gli studi e le disposizioni per i trasporti di mobilitazione e radunata; la gestione delle relazioni con le direzioni generali del Ministero dell'aeronautica competenti nella raccolta di dati e notizie sul materiale aeronautico. In base alla nuova struttura dell'organo di vertice della Forza armata, stabilita con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, alla 2^a Divisione servizi logistici (già 3^a Divisione servizi), posizionata all'interno del 2° Reparto ordinamento e servizi logistici, spettava la trattazione delle seguenti materie: emanazione delle norme sull'organizzazione, funzionamento e dislocazione dei servizi aeronautici e relativi materiali, in tempo di pace e in guerra; dislocazione dei depositi e dei magazzini, loro organizzazione, elaborazione delle norme sul loro funzionamento e delle connesse tabelle di formazione; determinazione dei fabbisogni, di pace e di guerra, dei materiali di volo e degli altri materiali necessari al funzionamento dei comandi, enti, reparti e servizi della Regia aeronautica; segnalazione, agli enti competenti in materia di armamenti aerei, delle caratteristiche dei nuovi materiali di aeroporto e dei nuovi automezzi speciali, ausiliari

dei mezzi di volo; acquisizione dei dati, notizie e verbali di adozione relativi ai suddetti materiali e determinazione, quantitativa e qualitativa, dei materiali da precettare; predisposizioni sulle eventuali precettazioni e mobilitazione di industrie ed enti privati per necessità belliche e relativi accordi con gli enti statali interessati; disposizioni sulle ripartizioni delle materie prime fra gli enti centrali e disposizioni sulla radunata dei materiali per i vari piani operativi; commesse di previsione; collegamento e coordinamento con gli enti degli Stati alleati per il funzionamento dei servizi e accordi sulle correlate, e reciproche, prestazioni. Nell'ordinamento dello Stato maggiore stabilito dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, le competenze assegnate in precedenza alla 2ª Divisione servizi logistici vennero assottigliate e, nello specifico, riguardavano l'emanazione delle norme sull'organizzazione, funzionamento e dislocazione dei servizi aeronautici e dei materiali relativi, in pace e in guerra; la determinazione dei fabbisogni dei materiali di volo e degli altri materiali aeronautici, in tempo di pace e di guerra; la raccolta delle notizie, dati e verbali di dotazione dei materiali.

Carteggio per categorie annuali:

Il nucleo, che ha mantenuto la sua fisionomia originaria, conserva, di massima, corrispondenza, disposizioni, relazioni, rapporti, note informative, memorie, tabelle e specchi riassuntivi e statistici, materiale fotografico, cartografico e a stampa su: velivoli; armamento, munizionamento, materiali aeronautici e materie prime (produzione, situazione, scorte, depositi e modalità di conservazione); difesa della produzione industriale; commesse e ditte costruttrici; materiale in dotazione a corpi militari esteri; lavori d'interesse militare; difesa aerea; Commissione suprema di difesa; servizi trasporti, telecomunicazioni, sanitario e di commissariato aeronautici; Corpo aereo tedesco; missioni e visite in Germania. È presente documentazione in inglese. Comprende le seguenti categorie annuali:

< 1937 > 1937, fasc. 7. Inventario 2012. < 1938 > 1938, con docc. dal 1937 e fino al 1939, fasc. 25. Inventario 2012. < 1939 > 1939, con docc. dal 1938 e fino al 1942, fasc. 31. Inventario 2012. < 1940 > 1940, con docc. dal 1939 e fino al 1941, fasc. 27. Inventario 2012. < 1941 > 1941, con docc. dal 1940, fasc. 32. Inventario 2012.

Carteggio vario:

< PR 12 (piano di radunata 12) > 1938-1940, fasc. 62. Elenco analitico 2008. I fascicoli sono parte di un nucleo costituito da 66 fascicoli, denominato sempre *PR 12 (piano di radunata 12)*, considerato, fino all'attività di riordinamento e inventariazione del 2008, come una serie del complesso documentario noto con il nome

di *Superaereo*. Contiene corrispondenza, relazioni, promemoria, tabelle, materiale fotografico e cartografico sull'organizzazione, rilevazione e distribuzione dei materiali relativi ai diversi servizi della Regia aeronautica previsti per l'attuazione del PR 12 (conflitto dell'Italia e della Germania contro la Francia e l'Inghilterra ed, eventualmente, contro la Grecia, Jugoslavia e Turchia). < Carte Ex SIOS > 1940-1943, fasc. 159. Elenco analitico 2013. Nucleo documentario inserito, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione in realtà da collegare all'ente, il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni, che ha nel tempo accumulato carte di diversa provenienza, poi versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende corrispondenza, disposizioni, relazioni, promemoria, appunti, specchi, materiale fotografico, cartografico e a stampa su: approntamento scuole di volo; recupero e requisizione materiali d'interesse aeronautico; beni nemici e prede belliche; 5ª Squadra aerea, comandi, reparti e unità della Regia aeronautica partecipanti al Corpo di spedizione italiano in Russia e Corpo aereo italiano (esigenze logistiche, dotazioni individuali e di reparto); Commissione suprema di difesa; produzione industriale e commesse belliche d'interesse aeronautico; situazione giornaliera e settimanale efficienza bellica velivoli ed equipaggi e dislocazione reparti della Regia aeronautica (mod. SA 2 e mod. SA 3); situazione e fabbisogno apparecchi, armi, munizionamento, esplosivi, automezzi e materiali aeronautici vari; rapporti economici e accordi di natura militare con altri Paesi; missioni personale della Regia aeronautica all'estero. È presente documentazione in francese.

3° REPARTO EFFICIENZA LINEA

Con la circ. dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44798, fu costituito il 3° Reparto efficienza linea, composto dalla 1ª Divisione materiale e dalla 2ª Divisione personale e addestramento, precedentemente incardinata, con la denominazione di 2ª Divisione addestramento, nel 1° Reparto operazioni. La circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, collocava il 3° Reparto efficienza linea alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore e, inoltre, modificava le denominazioni, e l'ordine, delle sue articolazioni interne, ora costituite dalla 1ª Divisione personale e dalla 2ª Divisione materiale. Nella nuova compagine dello Stato maggiore sancita con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n.

2/10642, alla struttura del 3° Reparto efficienza linea fu aggiunta, accanto alla 1ª Divisione personale e 2ª Divisione materiale, la nuova 3ª Divisione addestramento. Nella riorganizzazione dell'organo di vertice della Forza armata, disegnata dal foglio d'ordini 1 mar. 1944, n. 3, scompariva qualsiasi riferimento al 3° Reparto, che riappariva, seppur modificato nella denominazione e, in parte, nelle competenze, con il successivo foglio d'ordini del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto), 1 ott. 1944, n. 17; provvedimento che, infatti, prevedeva, tra le strutture di primo livello dello Stato maggiore, la 3ª Sezione efficienza materiali di volo, nuovamente non contemplata nel foglio d'ordini dello Stato maggiore della Regia aeronautica 10 ago. 1945, n. 23, avente ad oggetto la nuova articolazione dello Stato maggiore.

1ª Divisione materiale poi 2ª Divisione materiale, fasc. 381 (1940-1943). Inventari 2012.

La circ. dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44798, che istituiva il nuovo 3° Reparto efficienza linea, attribuiva alla 1ª Divisione materiale la realizzazione delle statistiche dei velivoli, dei motori, delle installazioni fisse dei velivoli e del materiale di bordo; la previsione dei fabbisogni e la successiva segnalazione agli enti competenti; l'elaborazione, per gli enti centrali, delle disposizioni relative al mantenimento della linea mediante l'assegnazione dell'apposito materiale, secondo le necessità indicate dal 1° Reparto operazioni dello Stato maggiore. Con l'ordinamento dell'organo di vertice della Forza armata, stabilito dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, la 1ª Divisione materiale veniva trasformata in 2ª Divisione materiale, e la 2ª Divisione personale e addestramento in 1ª Divisione personale, entrambe ancora posizionate all'interno del 3° Reparto efficienza linea. Alla nuova 2ª Divisione materiale venivano assegnate specifiche competenze sulle seguenti materie: elaborazione delle disposizioni per l'assegnazione dei velivoli ai reparti di nuova costituzione, per la trasformazione di reparti su velivoli di nuovo tipo o di differente specialità, per l'efficienza dei reparti di linea, di riserva, dei nuclei addestramento e dei velivoli bellici per le scuole; compilazione della situazione dei velivoli in produzione, perduti e disponibili; preparazione delle disposizioni esecutive per gli enti centrali, concernenti le attrezzature e le installazioni varie, già approvate dagli enti competenti in materia di armamenti aerei e che si rendevano necessarie sui velivoli destinati a particolari settori e per determinate forme d'impiego; riepilogo mensile sulla situazione dei velivoli dello Stato maggiore e della Direzione generale servizi; compilazione della situazione giornaliera dei velivoli e del personale delle Forze alleate presenti in Italia. In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, alla 2ª Divisione materiale veniva assegnato il compito di gestire l'armamento e la trasformazione dei reparti sui velivoli di nuovo tipo, di adottare le disposizioni per l'assegnazione dei velivoli ai reparti di linea o di riserva, ai nuclei addestramento e alle scuole, limitatamente ai velivoli bellici e, ancora, la cura dell'incremento dell'efficienza bellica.

< Carteggio generale > 1941-1943, fasc. 16. Inventario 2012. Contiene, in prevalenza, corrispondenza, disposizioni, promemoria, elenchi, specchi riassuntivi e materiale a stampa sul trasferimento e armamento dei reparti e sul movimento di velivoli.

< Situazione quindicinale efficienza bellica velivoli ed equipaggi > 1940-1943, fasc. 365. Inventario 2012. La serie è articolata nelle sottoserie *Aerei imbarcati*, *Aerosiluranti*, *Assalto*, *Bombardamento*, *Caccia*, *Gruppi complementari*, *Intercettori*, *Osservazione aerea*, *Reparti speciali*, *Ricognizione marittima*, *Ricognizione terrestre*, *Servizi aerei speciali-Trasporto* e *Soccorso*. I fascicoli, ordinati cronologicamente all'interno di ciascuna sottoserie, contengono due modelli, prestampati, con dati sulla situazione quindicinale relativa all'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi di reparti, unità ed enti della Regia aeronautica e delle aviazioni ausiliarie del Regio esercito e della Regia marina; modelli che dovevano essere compilati dal comando del reparto, unità ed ente cui si riferiva la situazione, verificati e sottoscritti dal comandante del reparto e inviati, entro i giorni 15 e 30 di ogni mese, a enti e comandi centrali prestabiliti, tra cui il 3° Reparto efficienza linea. I due schemi, con un diverso grado di analiticità, riportano dati sui velivoli in dotazione al reparto, unità ed ente, sia quelli bellicamente efficienti (ossia in grado di compiere effettivamente missioni di guerra proprie della specialità d'appartenza) che non efficienti bellicamente. Per ogni velivolo dovevano essere indicate le seguenti informazioni: tipo, matricola, stato di efficienza, ore di volo compiute (totali e dopo l'ultima revisione), inefficienza del velivolo (data di inizio e motivo dell'inefficienza e data presumibile di rimessa in efficienza), motore (tipo, matricola, stato di efficienza, ore di volo compiute e, in caso di inefficienza, data di inizio e motivo dell'inefficienza e, ancora, data presumibile di rimessa in efficienza) e movimenti effettuati dal velivolo (ceduto o avuto da altro reparto). In relazione al reparto dovevano essere riportate notizie sul totale dei velivoli in carico (con l'indicazione del numero di quelli efficienti bellicamente), sul numero dei piloti in forza alla data della compilazione della situazione (con l'esclusione dei piloti che prestavano servizio presso gli enti centrali, i comandi di grande unità, i magazzini, ecc.) e sugli equipaggi disponibili (con l'indicazione di quelli addestrati per operazioni belliche diurne e/o notturne).

2^a Divisione personale e addestramento poi 1^a Divisione personale, fasc. 125 (1940-1943). Elenco analitico 2013 e inventario 2012.

Con la circ. dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44798, la 2^a Divisione addestramento cessava di essere alle dipendenze del 1° Reparto operazioni dello Stato maggiore della Regia aeronautica e veniva trasformata in 2^a Divisione personale e addestramento e inserita nel nuovo 3° Reparto efficienza linea. Lo stesso provvedimento del giugno 1940 attribuiva alla 2^a Divisione personale e addestramento la realizzazione delle statistiche sul personale aeronautico; la previsione dei fabbisogni in materia di personale e la loro segnalazione agli enti competenti; l'elaborazione, per gli enti centrali competenti, delle disposizioni sul mantenimento degli organici mediante l'assegnazione del personale, secondo le necessità indicate dal 1° Reparto operazioni; la preparazione e l'addestramento della riserva aeronautica; l'elaborazione delle direttive di addestramento e d'istruzione per le scuole e centri della Regia aeronautica; l'esame delle norme applicative dei concetti tattici d'impiego sulle direttive emanate dal capo di Stato maggiore; lo studio delle modalità e degli accorgimenti tattici che i reparti, attraverso l'impiego, erano in grado di suggerire; l'analisi delle attività dei reparti per trarne elementi utili al miglioramento della preparazione del personale in addestramento. Con il nuovo ordinamento dell'organo di vertice della Forza armata, stabilito dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, la 1^a Divisione materiale veniva trasformata in 2^a Divisione materiale, e la 2^a Divisione personale e addestramento in 1^a Divisione personale, entrambe ancora posizionate all'interno del 3° Reparto efficienza linea. Alla nuova 1^a Divisione personale venivano assegnate specifiche competenze sulle seguenti materie: compilazione della situazione del personale, dei reparti d'impiego e dei gruppi C; previsione dei fabbisogni e trasmissione delle relative segnalazioni agli enti competenti; disposizioni, agli enti centrali competenti, per l'assegnazione del personale secondo le necessità indicate dai comandi di squadra e d'Aeronautica; elaborazione delle disposizioni per l'organizzazione, presso le ditte costruttrici, dei corsi informativi e di specializzazione sui nuovi materiali in servizio; preparazione delle disposizioni per l'organizzazione di corsi speciali di addestramento; compilazione e studio delle situazioni periodiche relative al personale. In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, la 1^a Divisione personale doveva compilare la situazione del personale pilota presente nei reparti di linea e arretrati; predisporre la previsione dei fabbisogni in relazione alla linea esistente e a quella futura; fornire, agli enti centrali competenti, le disposizioni per l'assegnazione del personale secondo le necessità segnalate dai comandi di squadra e di Aeronautica; predisporre, e analizzare, le situazioni periodiche afferenti al personale; stabilire la ripartizione numerica degli allievi piloti in istruzione fra le scuole di pilotaggio delle diverse specialità; determinare la distribuzione, fra i nuclei addestramento e i gruppi complementari, dei piloti uscenti dalle scuole e di diversa provenienza aventi bisogno di ripresa di pilotaggio; smistare i piloti pronti per l'impiego bellico fra i reparti di linea e arretrati.

Carteggio per categorie annuali:

Il nucleo, che ha mantenuto la sua fisionomia originaria, conserva, di massima,

corrispondenza e disposizioni sul trasferimento e sull'assegnazione del personale militare a comandi, reparti ed enti della Regia aeronautica e delle aviazioni del Regio esercito e della Regia marina e, ancora, elenchi del personale in forza e trasferito. Comprende le seguenti categorie annuali:

< 1940 > 1940, con docc. fino al 1943, fasc. 1. Inventario 2012. < 1941 > 1941, fasc. 1. Inventario 2012. < 1942 > 1942, con docc. dal 1941 e fino al 1943, fasc. 2. Inventario 2012. < 1943 > 1943, con docc. dal 1942, fasc. 115. Inventario 2012. Contiene anche due aggregati documentari circoscritti, costituiti da affari non trattati, sempre relativi al personale aeronautico (fasc. 5) e, ancora, da una raccolta di messaggi cifrati, provenienti dai comandi aeronautici dislocati sul fronte orientale e dai comandi d'Aviazione e d'Aeronautica dell'Albania, dell'Egeo, della Grecia, della Sardegna, della Sicilia e della Slovenia-Dalmazia (fasc. 7).

Carteggio vario:

< Carte Ex SIOS > 1941-1943, fasc. 6. Elenco analitico 2013. Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione in realtà da collegare all'ente, il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni, che ha nel tempo accumulato carte di diversa provenienza, poi versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Sono presenti le situazioni giornaliere e settimanali relative all'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi e alla dislocazione dei reparti della Regia aeronautica (mod. SA 2 e mod. SA 3).

4° REPARTO STUDI MILITARI AERONAUTICI

In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, il 4° Reparto studi militari aeronautici, sottoposto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica, veniva costituito dalla 1ª Divisione impiego, 2ª Divisione addestramento e 3ª Divisione organica. Alla 1ª Divisione impiego spettavano gli studi e l'emanazione delle norme e dei regolamenti su: forme più efficaci d'impiego dell'Aeronautica e delle sue specialità; esigenze belliche che i velivoli e, in generale, i materiali della Forza armata dovevano soddisfare; possibilità di potenziamento della linea per quanto riguardava il personale, il materiale di volo e l'organizzazione a terra; impiego, ai fini della guerra, dell'Aviazione civile; cooperazione con le Forze di terra e di mare e difesa del territorio; fotografia e cartografia aeree; inoltre, studi di massima su aeroporti e loro organizzazione (nuovi tipi e nuove costruzioni), servizi, depositi e magazzini, in guerra e in pace, trasporto aereo. Nella 2ª Divisione addestramento confluirono competenze afferenti agli studi,

regolamenti e direttive in merito all'addestramento dei reparti, all'attività aerea del personale in servizio e in congedo, alla disciplina di volo, all'addestramento di nuove specialità, alle scuole, agli esami di avanzamento, alla preparazione di esercitazioni e manovre. Infine, la 3^a Divisione organica doveva predisporre studi sull'ordinamento dell'organizzazione centrale e dei comandi, reparti e servizi della Forza armata, sulla costituzione organica dell'Armata aerea, delle aviazioni ausiliarie e del presidio coloniale, sull'organico di massima dei comandi, reparti e servizi della Regia aeronautica, sull'organizzazione e sulle attribuzioni del personale, sull'uniforme e sull'attrezzamento individuale del personale aeronautico e sulla regolamentazione militare aeronautica. Il 4° Reparto studi militari aeronautici, previsto dal r.d. 29 mar. 1943, n. 437, venne poi soppresso con l'adozione della nuova configurazione ordinamentale e funzionale dello Stato maggiore stabilita dalla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642.

C a r t e g g i o g e n e r a l e , fasc. 20 (1940-1943, con doc. a stampa del 1938). Inventario 2012.

I fascicoli, ordinati secondo il criterio originario, contengono, di massima, corrispondenza, disposizioni, resoconti, rapporti, relazioni e, in misura esigua, materiale cartografico, iconografico e a stampa su azioni militari, modalità di attacco e difesa del nemico, esercitazioni, missioni personale della Regia aeronautica all'estero e programmi di addestramento.

C a r t e E x S I O S , fasc. 14 (1942-1943, con docc. a stampa dal 1938). Elenco analitico 2013.

Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende, in prevalenza, corrispondenza, promemoria, relazioni, materiale iconografico e a stampa su impiego unità aerosiluranti, scuole di pilotaggio e di addestramento di specialità, corsi per piloti d'aliante, sottufficiali piloti, personale specialista e del Genio aeronautico.

5° REPARTO STUDI TECNICO-MILITARI

In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1^a Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, venne istituito il 5° Reparto studi tecnico-militari, sot-

toposto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei e articolato sulla 1ª Divisione apparecchi e motori e sulla 2ª Divisione armi e varie. Alla 1ª Divisione spettava l'individuazione e lo studio delle criticità relative ai nuovi velivoli, motori e accessori di bordo, l'identificazione delle caratteristiche rispondenti alle esigenze della Forza armata e l'impostazione delle direttive in materia, da comunicare agli enti centrali tecnici per la realizzazione dei progetti specifici; la gestione dei rapporti con le ditte costruttrici e con i progettisti per armonizzare i requisiti richiesti ai nuovi mezzi in progetto con le esigenze d'impiego; l'esame degli schemi dei nuovi progetti e gli eventuali emendamenti; la nomina delle commissioni aventi lo scopo di valutare e approvare i progetti definitivi per proporre al capo di Stato maggiore la costruzione dei relativi prototipi; lo studio e la predisposizione di direttive sull'unificazione dei materiali; l'aggiornamento della raccolta dei dati caratteristici dei velivoli e dei motori in dotazione, uso e sperimentali nonché dei dati sui velivoli, motori e accessori di bordo delle aeronautiche straniere. Nella 2ª Divisione confluirono, in materia di armamenti aerei, mansioni analoghe a quelle esercitate dalla 1ª Divisione nel settore di sua competenza, con l'aggiunta, però, di attività specifiche quali l'esame delle invenzioni, dei brevetti e delle proposte di realizzazione di armi che potessero rientrare tra gli interessi della Forza armata e, ancora, lo studio di problematiche di carattere tecnico-militare in collaborazione con rappresentanti delle altre due Forze armate e con gli enti tecnici statali. Il r.d. 29 mar. 1943, n. 437, relativo all'ordinamento dello Stato maggiore della Regia aeronautica, non apportò variazioni alla configurazione e alle dipendenze del 5° Reparto studi tecnico-militari che fu, invece, oggetto di modifiche a seguito della circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, che rappresenta anche l'ultimo provvedimento contemplante il 5° Reparto studi tecnico-militari. In particolare, oltre a venir meno la dipendenza diretta dal sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei, carica soppressa dopo il marzo 1943, il Reparto mutò la sua denominazione in 5° Reparto studi e coordinamento tecnico e venne articolato su tre divisioni, ossia la 1ª Divisione velivoli da caccia, combattimento, ricognizione, 2ª Divisione velivoli da bombardamento e vari e 3ª Divisione armamento e attrezzature varie. Al nuovo 5° Reparto furono assegnati settori più estesi rispetto al precedente 5° Reparto e anche nuove mansioni quali, ad esempio, il coordinamento delle attività dei vari enti preposti alla costruzione, all'allestimento e alla manutenzione di materiali (di volo e attrezzature aeroportuali) e degli armamenti e l'adozione di misure per incrementare la produzione aeronautica.

C a r t e g g i o s u a r m a m e n t i e m a t e r i a l i a e r o n a u t i c i , fasc. 32 (1940-1943). Inventario 2012.

I fascicoli, ordinati secondo il criterio originario, contengono, in prevalenza, corrispondenza, relazioni, rapporti, progetti, materiale fotografico, iconografico e a stampa su invenzioni sottoposte alla valutazione del 5° Reparto e, ancora, notizie su armamenti aerei e materiali aeronautici in uso all'estero.

C a r t e g g i o s u v e l i v o l i , bb. 2 (1942-1943). Inventario 2006.

Progetti, prove, promemoria e relazioni. Contiene, in misura minore, anche documentazione prodotta da altre articolazioni dello Stato maggiore della Regia aeronautica, in particolare l'Ispettorato superiore tecnico militare. La documentazione è inserita, fisicamente, nel fondo denominato *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* e descritta nel relativo inventario (bb. 3-4).

6° REPARTO ALLESTIMENTI

In base alla circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, venne istituito il 6° Reparto allestimenti, sottoposto alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore per gli armamenti aerei e articolato sulla 1ª Divisione motori e strumenti e sulla 2ª Divisione armi e varie. Le due divisioni svolgevano, naturalmente nelle materie di specifica competenza, le seguenti funzioni: collaborazione con gli enti tecnici durante la realizzazione dei campioni o dei prototipi; partecipazione alle varie commissioni, insieme ai rappresentanti degli enti tecnici, per controllare sia le fasi di sviluppo dei campioni al fine di conseguire la loro migliore realizzazione, sia la produzione dei materiali di serie; verifica, presso i reparti, del comportamento dei materiali ed elaborazione di direttive per gli enti centrali perché provvedessero al perfezionamento degli stessi materiali e al loro adeguamento alle reali esigenze della Forza armata; compilazione e divulgazione, ai reparti, delle norme e delle istruzioni affinché i nuovi materiali fossero impiegati in modo appropriato. Il r.d. 29 mar. 1943, n. 437, non apportò variazioni alla configurazione e alle dipendenze del 6° Reparto allestimenti che non venne più contemplato, come articolazione autonoma di primo livello, nei successivi ordinamenti dello Stato maggiore.

C a r t e g g i o p e r c a t e g o r i e a n n u a l i , fascc. 45 (1941-1943). Inventario 2012.

I fascicoli, aggregati in serie annuali e ordinati secondo il criterio originario, contengono, in prevalenza, corrispondenza, disposizioni, relazioni, promemoria, materiale fotografico e iconografico su diversi tipi di siluri e bombe (produzione, fornitura, prototipi, esperimenti, collaudo e utilizzo).

< 1941 > 1941, fasc. 1. < 1942 > 1942, fascc. 14. < 1943 > 1943, con docc. dal 1941, fascc. 30.

8° REPARTO DIFESA AEREA

Con la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (2° Reparto, 1ª Divisione

ordinamento), 13 gen. 1943, prot. n. 2/430, venne costituito, alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica, l'8° Reparto difesa aerea, composto dalla 1ª Divisione difesa aerea (già 3ª Divisione difesa aerea del 1° Reparto operazioni) e dalla 2ª Divisione difesa terrestre (di nuova costituzione). Alla 1ª Divisione furono assegnate le seguenti attribuzioni: organizzare i comandi, i reparti, i mezzi e il personale per la difesa aerea e per i comandi e reparti intercettori e predisporre il relativo schieramento; elaborare direttive e modalità d'impiego delle specialità caccia e intercettori per la difesa del territorio; collaborare con gli altri Stati maggiori di Forza armata e con le Forze militari alleate in materia di difesa aerea del territorio metropolitano e di quello allora occupato; raccogliere notizie sulle incursioni aeree nemiche contro obiettivi nazionali e compilare le relazioni statistiche su tali attività; segnalare, agli enti competenti in materia di armamenti aerei, le necessità afferenti alle attrezzature ausiliarie a terra, alle installazioni di bordo e ai collegamenti per la difesa aerea; organizzare corsi di perfezionamento per piloti e specialisti italiani presso le Nazioni alleate; compilare direttive per corsi vari di addestramento. Nella 2ª Divisione confluirono mansioni – da svolgere in sinergia con le altre Forze armate, con gli Alleati e con gli enti statali preposti alla protezione antiaerea – riguardanti, tra l'altro, l'organizzazione dei comandi, dei reparti, dei mezzi e del personale per la difesa contraerea di pertinenza della Regia aeronautica (e la predisposizione del relativo schieramento); la realizzazione dell'addestramento e delle esercitazioni interforze e interistituzionali; l'organizzazione della difesa contraerea, della protezione e difesa terrestre, e del relativo personale, per gli aeroporti situati sia in territorio metropolitano che occupato; l'organizzazione della difesa contraerea nonché della protezione e della difesa terrestre degli aeroporti ceduti alle Forze aeree alleate; l'individuazione degli impianti d'interesse aeronautico e l'allestimento della loro difesa e protezione antiaerea; la compilazione di direttive sulle attrezzature, sulle installazioni e sui collegamenti ausiliari a terra; l'elaborazione delle norme di sorvolo del territorio nazionale, dei territori d'occupazione e dei territori esteri; la redazione delle istruzioni per il riconoscimento dei velivoli, degli autoveicoli e delle unità navali (nazionali, alleati e stranieri in generale). Previsto ancora nell'ordinamento dello Stato maggiore stabilito con il r.d. 29 mar. 1943, n. 437, l'8° Reparto difesa aerea, a seguito della circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, venne trasformato in 4° Reparto difesa aero-terrestre, mantenendo la stessa configurazione (1ª Divisione difesa aerea e 2ª Divisione difesa terrestre) e le precedenti competenze.

C a r t e g g i o g e n e r a l e , fasc. 106 (1942-1943, con docc. fino al 1946). Inventario 2012.

I fascicoli, ordinati secondo la classifica originaria, contengono corrispondenza, disposizioni, relazioni, notiziari giornalieri, studi, promemoria, materiale fotografico, cartografico, iconografico e a stampa sul personale aeronautico (movimento e addestramento), scuole di volo e centri di addestramento, difesa aerea e contraerea, protezione antiaerea, norme di sorvolo e riconoscimento velivoli, incursioni aeree nemiche. È presente documentazione in tedesco.

1^a Divisione difesa aerea, fasc. 8 (1942-1943). Elenco analitico 2013.

Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende, in prevalenza, corrispondenza, disposizioni, relazioni, notiziari, verbali e promemoria su apparati RARI (radiolocalizzatori), incursioni aeree nemiche, esigenze operative relative alla Corsica, difesa aerea e contraerea.

ISPETTORATO SUPERIORE TECNICO MILITARE

Istituito con circ. del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro), 30 giu. 1940, prot. n. 47719, l'Ispettorato era un organo dello Stato maggiore della Regia aeronautica, competente sulle questioni di carattere militare e soggetto alle direttive del capo di Stato maggiore. Dall'Ispettorato dipendevano la Segreteria tecnica dello Stato maggiore della Regia aeronautica, la Commissione allestimento e la Commissione di omologazione e di adozione. Inoltre, per l'esercizio delle proprie attribuzioni, si avvaleva del Comitato per i progetti di velivoli, delle installazioni di bordo e delle armi nonché dei vari centri sperimentali aeronautici, a cui l'Ispettorato poteva dare ordini diretti informandone, nel contempo, gli enti centrali da cui i centri dipendevano.

Segreteria tecnica dello SMRA, b. 1 (1937-1943). Inventario 2006.

Carte relative a velivoli: progetti, prove, promemoria e relazioni. La documentazione è inserita fisicamente nel fondo denominato *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* e descritta nel relativo inventario (b. 2).

Ufficio studi e Ufficio tecnico militare, b. 1 (1940-1942). Inventario 2006.

Carte su velivoli, armamenti, materiali aeronautici e incidenti di volo: progetti, prove, promemoria e relazioni. La documentazione è inserita fisicamente nel fondo denominato *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* e descritta nel relativo inventario (b. 1).

Non inquadrato in nessun reparto operava l'Ufficio che segue:

Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri, fasc. 1.826 (1940-1956, con docc. dal 1937 e fino al 1979). Elenco e banca dati analitici 2016.

Nel 1937 è attestata la presenza dell'Ufficio caduti e dispersi, trasformato nell'ottobre 1940 in Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri, posto alle dipendenze dello Stato maggiore della Regia aeronautica. All'Ufficio venne assegnato il compito di raccogliere informazioni sul personale della Forza armata deceduto, ferito, disperso o prigioniero e di darne immediata segnalazione allo Stato maggiore nonché comunicazione alle famiglie; inoltre, tra le sue mansioni rientrava anche quella sui prigionieri fatti al nemico e, a tal scopo, doveva relazionarsi con il rappresentante della Regia aeronautica presso la Commissione interministeriale per i prigionieri di guerra, istituita con decreto del capo del Governo nel luglio 1940, operante presso il Ministero della guerra e avente, come fine, quello di coordinare e disciplinare l'azione e i compiti delle diverse amministrazioni, civili e militari, e dei vari enti interessati alle questioni, di carattere assistenziale e materiale, relative ai prigionieri di guerra, lavorando, a sua volta, in stretto contatto con l'Ufficio prigionieri, ricerche e servizi connessi della Croce rossa italiana, creato nel giugno del 1940 e riconosciuto quale "ufficio informazioni ufficiale" in materia di prigionieri di guerra, secondo quanto disposto, all'art. 77, dalla convenzione di Ginevra del 1929. Con circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 mar. 1942, prot. n. 2/1840, l'Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri venne sottoposto alle direttive del sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica. Lo stesso provvedimento conferiva all'Ufficio la trattazione delle pratiche sul personale aeronautico deceduto, disperso, ferito, prigioniero o internato per causa bellica; la raccolta di notizie e documenti sulle perdite, per cause di guerra, afferenti al personale aeronautico e la trasmissione delle suddette informazioni a tutti gli enti interessati; l'elaborazione delle istruzioni, per gli enti aeronautici competenti, sulle procedure da seguire per l'invio delle comunicazioni ai congiunti dei militari caduti, dispersi, feriti, prigionieri o internati; la regolamentazione sulla compilazione delle dichiarazioni di scomparsa e dei verbali di irreperibilità; la cura, per tutte le questioni inerenti al personale della Regia aeronautica, dei rapporti con l'Ufficio prigionieri, ricerche e servizi connessi della CRI, con l'Associazione nazionale famiglie caduti in guerra e con l'Associazione nazionale fra le famiglie dei caduti dell'Aeronautica e fra i mutilati del volo; l'assistenza morale alle famiglie dei caduti e dei dispersi; la gestione dei rapporti con la Commissione interministeriale per i prigionieri di guerra per le faccende sui prigionieri italiani e nemici; la trattazione, con la CRI, degli affari sui prigionieri delle aeronautiche di Stati nemici; la cura delle pratiche sui deceduti e feriti per cause non belliche, limitatamente, però, ai territori oltremare. Il r.d. 29 mar. 1943, n. 437, ribadì la dipendenza dell'Ufficio dal sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica, mentre la circ. dello Stato maggiore della Regia aeronautica-Superaereo (1° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 1 set. 1943, prot. n. 2/10642, riconfermò le mansioni attribuite all'Ufficio dal provvedimento del marzo 1942, circoscrivendone, nel contempo, l'esercizio al solo periodo di guerra.

Il fondo è uno dei due aggregati che formano il complesso documentario tradizionalmente denominato *Prigionieri di guerra degli angloamericani nella Seconda guerra mondiale*, che conserva le carte sui militari della Regia aeronautica e sui

civili militarizzati catturati, durante la Seconda guerra mondiale, dagli inglesi e dagli statunitensi e detenuti in campi di prigionia americani, francesi e inglesi. Il presente nucleo, identificato anche con il nome di *SMA-Ufficio caduti e dispersi*, è composto da pratiche individuali, aperte dall'Ufficio a seguito di segnalazioni o richieste di notizie su militari della Regia aeronautica dispersi, inviate sia dai comandi delle ZAT, cui facevano capo i reparti di appartenenza del militare, sia dai familiari di quest'ultimo. I fascicoli, ordinati alfabeticamente, si chiudono quasi tutti entro la metà degli Anni Cinquanta. Oltre alle richieste e alle segnalazioni, trasmesse alla CRI e agli uffici del Ministero dell'aeronautica competenti in materia, sono presenti lettere scambiate tra i militari e le loro famiglie, notizie di natura sanitaria e sul servizio svolto dal militare, istanze presentate dai congiunti del militare per ottenere riconoscimenti economici e pensionistici; sono poi conservate copie dei verbali redatti dalla Commissione centrale per i prigionieri di guerra del dicastero dell'Aeronautica.

Per l'altro fondo collegato al complesso *Prigionieri di guerra degli angloamericani nella Seconda guerra mondiale*, vedi, in questa partizione, *Ministero dell'aeronautica, Commissione centrale per i prigionieri di guerra*, pp. 197-200.

Enti periferici

C o m a n d o I d r o v o l a n t e U m b e r t o M a d d a l e n a (D o X 2) , fasc. 187 (1931-1935). Inventario 2005.

L'Idrovolante Umberto Maddalena – prodotto come il gemello, l'Idrovolante Alessandro Guidoni, dalla Ditta Dornier (tipo Dornier Do X) – venne nominato reparto organico della Regia aeronautica con foglio d'ordini 25 nov. 1931, n. 33. Insieme all'Idrovolante Guidoni, venne inizialmente posto, attraverso l'Aeroporto Luigi Conti di Cadimare, alle dipendenze del Comando della 1ª ZAT (Milano) e poi, dal dicembre del 1932, trasferito a quelle del Comando della 3ª ZAT (Roma). Utilizzato principalmente per il trasporto di personalità, militari e civili, partecipò anche a manovre aeronavali, a manifestazioni aeree di natura propagandistica e a crociere d'istruzione. Nell'agosto del 1935, a causa di gravi danni riportati dal Maddalena durante un volo di collaudo, venne costituito, per i due idrovolanti, un equipaggio unico, con personale tutto in forza al Guidoni. Stanziato nel 1932 a Torre del Lago e, nel 1935, a Marina di Pisa, il Maddalena venne smantellato nel 1937.

Si segnala che la rappresentazione del fondo è il risultato di un riordinamento “virtuale” (sulla carta), deciso nel corso delle attività di ordinamento e inventariazione svoltesi tra il 2004 e il 2005.

< Disposizioni di carattere generale relative all’Idrovolante > 1931-1932, fasc. 3. Documentazione sul collaudo e sulla consegna del Maddalena alla Regia aeronautica. È presente anche il progetto dell’Idrovolante. < Pratiche relative all’attività istituzionale dell’Idrovolante > 1931-1935, fasc. 22. La serie è articolata nelle sottoserie *Crociere, Specchi attività di volo, Ordini del giorno, giornali di bordo, promemoria di servizio, protocollo e Incidenti di volo*. < Amministrazione > 1931-1935, fasc. 150. La serie è articolata nelle sottoserie *Gestione amministrativa, finanziaria e contabile, Gestione del materiale e manutenzione Idrovolante e Personale*. Contiene anche i fascicoli individuali del personale in forza al Comando dell’Idrovolante Maddalena. < Memorie storiche > 1931-1935, fasc. 1. Memorie storiche relative all’attività svolta dall’Idrovolante negli anni 1931-1934. < Varie > 1931-1935, fasc. 11. Comprende, tra l’altro, documentazione sulle crociere effettuate, sul personale in forza al Maddalena, sulle regole per la compilazione degli ordini e dei rapporti e sulla navigazione aerea. Vedi anche, di seguito, *Comando Idrovolante Alessandro Guidoni (Do X 3)*.

Comando Idrovolante Alessandro Guidoni (Do X 3), fasc. 118 (1931-1935). Inventario 2005.

L’Idrovolante Alessandro Guidoni – prodotto come il gemello, l’Idrovolante Umberto Maddalena, dalla Ditta Dornier (tipo Dornier Do X) – venne nominato reparto organico della Regia aeronautica con foglio d’ordini 17 lug. 1932, n. 20, e stanziato a Torre del Lago. Insieme all’Idrovolante Maddalena, venne inizialmente posto, attraverso l’Aeroporto Luigi Conti di Cadimare, alle dipendenze del Comando della 1ª ZAT (Milano) e poi, dal dicembre dello stesso 1932, trasferito a quelle del Comando della 3ª ZAT (Roma). Utilizzato principalmente per il trasporto di personalità, militari e civili, partecipò anche a manovre aeronavali, a manifestazioni aeree di natura propagandistica e a crociere d’istruzione. Nell’agosto del 1935, a causa di gravi danni riportati dal Maddalena durante un volo di collaudo, venne costituito, per i due idrovolanti, un equipaggio unico, con personale tutto in forza al Guidoni che, nello stesso mese, venne stanziato a Marina di Pisa e poi accantonato presso l’Aeroporto di Cadimare.

Si segnala che la rappresentazione del fondo è il frutto di un riordinamento “virtuale” (sulla carta), deciso nel corso delle attività di ordinamento e inventariazione svoltesi tra il 2004 e il 2005.

< Disposizioni di carattere generale relative all'Idrovolante > 1932, fasc. 1. Documentazione sul collaudo e sulla consegna dell'Idrovolante Guidoni alla Regia aeronautica. < Pratiche relative all'attività istituzionale dell'Idrovolante > 1931-1935, fasc. 17. La serie è articolata nelle sottoserie *Crociere, Specchi attività di volo e Ordini del giorno, giornali di bordo, promemoria di servizio, protocollo*. < Amministrazione > 1931-1935, fasc. 87. La serie è articolata nelle sottoserie *Gestione amministrativa, finanziaria e contabile, Gestione del materiale e manutenzione Idrovolante e Personale*. Conserva anche i fascicoli individuali del personale in forza al Comando dell'Idrovolante Guidoni. < Memorie storiche > 1935, fasc. 1. Memorie storiche relative all'attività svolta dall'Idrovolante nel 1934. < Varie > 1932-1935, fasc. 12. Comprende, tra l'altro, il regolamento sul servizio di bordo degli idrovolanti tipo Do X, documentazione sul personale, sulla gestione contabile e del materiale.

Vedi anche, sopra, *Comando Idrovolante Umberto Maddalena (Do X 2)*.

DIREZIONE DELLE COSTRUZIONI AERONAUTICHE DI TORINO, bb. 7 (1937-1942 ca).

Le direzioni costruzioni aeronautiche erano le dirette discendenti delle sezioni tecniche d'aviazione del Regio esercito, create a Torino e a Milano per gestire l'acquisizione e le lavorazioni dei materiali aeronautici presso le ditte attive in quelle due zone industriali. Nell'ambito della neocostituita Regia aeronautica tali funzioni furono ereditate dalle sezioni territoriali del Genio e delle costruzioni aeronautiche di Torino e Milano, dipendenti dalla Direzione superiore Genio e costruzioni dell'Intendenza generale dell'aeronautica, poi sostituite, nel 1925, dalle cinque sezioni del Genio aeronautico, stanziate a Milano, Napoli, Padova, Roma e Torino. Due anni dopo alle sezioni del Genio aeronautico subentrarono le tre sezioni territoriali delle costruzioni e degli approvvigionamenti, con sede a Milano, Napoli e Torino, modificate, nel 1931, in direzioni. Quest'ultime assunsero, nel 1937, la denominazione di direzioni delle costruzioni aeronautiche, con sede a Bologna, Milano, Napoli e Torino, e aventi una loro particolare giurisdizione territoriale, non coincidente con quella delle ZAT. Gli enti centrali del Ministero dell'aeronautica, competenti in materia di approvvigionamento di velivoli, di motori e di vari materiali aeronautici, esercitarono le loro mansioni attraverso le direzioni che svolsero un continuo e capillare controllo delle lavorazioni (produzione, riparazione e revisione) presso le ditte per il tramite degli uffici di sorveglianza tecnica. Solo nel maggio 2001 le direzioni costruzioni aeronautiche, allora aventi sede a Torino, Milano e Napoli, furono soppresse e sostituite dagli uffici tecnici territoriali, sottoposti alle direttive della Direzione generale degli armamenti aeronautici del Ministero della difesa.

Il fondo è stato versato all'USAM nel 2002 dall'Ufficio tecnico territoriale di To-

rino. Comprende fascicoli relativi a contratti per la fornitura e la riparazione di apparecchi, motori e materiali aeronautici vari, contenenti, di massima, corrispondenza, schema del contratto, capitolato tecnico, atti d'approvazione del contratto e documentazione contabile.

Campagne di guerra

Campagna italo-etiopica 1935-1936 e attività di polizia coloniale

Africa orientale italiana 1935-1938, fasc. 2.027 (specie 1934-1938, con docc. dal 1926 e fino al 1953). Inventario 2011.

Il fondo, sedimentatosi presso l'Ufficio storico già nella seconda metà degli Anni Trenta del Novecento, riguarda la Campagna italo-etiopica del 1935-1936 e il successivo periodo di consolidamento, da parte italiana, del possesso dei territori coloniali. Il materiale, organizzato quasi esclusivamente secondo il principio di pertinenza, è composto in prevalenza dai diari storici compilati dal Comando di Aeronautica dell'Africa orientale (poi trasformato in Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana) e dai reparti da esso dipendenti; diari comprendenti, come allegati, relazioni, ordini d'operazione, materiale fotografico, cartografico e iconografico. Sono poi presenti specchi quindicinali dell'attività aerea; relazioni settimanali e decadali; ordini del giorno, settimanali e permanenti; direttive, circolari e istruzioni; relazioni, rapporti e promemoria; stralci di notiziari giornalieri; rassegna giornali radio; documentazione sul personale (rapporti informativi, movimenti, licenze, economi, ricompense e decessi); corrispondenza. A tale corposo nucleo documentario, prodotto dai comandi, reparti e unità dislocati in territorio africano, è stata aggregata ulteriore documentazione, elaborata dall'Ufficio storico o appositamente acquisita da quest'ultimo, sempre attinente agli eventi bellici del 1935-1936.

< Alti comandi, basi aeree, brigate > 1934-1938, con docc. dal 1932 e fino al 1940, fasc. 344. La serie è articolata in 26 sottoserie relative al Comando Ae-

ronautica dell'AOI, poi Comando superiore Aeronautica dell'AOI, ai comandi di settore aeronautico (Est, Nord, Sud e Ovest), alle brigate aeree (Brigata aerea mista dell'Aviazione della Somalia italiana poi Comando Aviazione della Somalia italiana poi Comando Aeronautica della Somalia; 3^a Brigata aerea, stanziata ad Asmara; Brigata aerea da bombardamento, stanziata a Gura), alle basi aeree (Addas, Addis Abeba, Asmara, Assab, Axum, Bahar Dar, Dessiè, Dire Dawa, Gimma, Gondar, Gura, Irgalem, Javello, Lagà-Arbà, Massaua, Mogadiscio e Moggio); l'ultima sottoserie, organizzata in base al corrispondente, riguarda i rapporti dei comandi aeronautici con gli altri comandi militari presenti sul territorio etiopico, poi dell'Africa orientale italiana, e con il Governo dell'Harar. < Stormi > 1935-1938, fascc. 96. La serie è articolata nelle sottoserie 7° Stormo, 8° Stormo, 9° Stormo, 14° Stormo e Stormo aeroplani da ricognizione tattica. < Gruppi > 1935-1938, fascc. 342. La serie è articolata in 14 sottoserie relative al Gruppo tattico Ca 101, al Gruppo autonomo misto RT e C (Mogadiscio) e ai gruppi 1°, 2°, 4°, 25°, 26°, 27°, 28°, 29°, 31°, 44°, 45° e 49°. < Squadriglie e altri reparti > 1935-1938, con docc. dal 1934 e fino al 1940, fascc. 1.087. La serie è articolata in 42 sottoserie, intestate, ognuna, ad una squadriglia, ad eccezione della penultima e ultima sottoserie afferenti, rispettivamente, alla Regia nave Taranto (reparto aereo imbarcato) e al Centro reclutamento militare dell'Aeronautica dell'AOI. < Gestione del personale in Africa > 1935-1937, con docc. dal 1931, fascc. 8. La serie è articolata nelle sottoserie *Variazioni numeriche del personale*, *Passaggi di consegne*, *Incidenti di volo*, *Stralci volo* e *Onorificenze e ricompense*. < Miscellanea > 1935-1937, fascc. 9. Contiene, tra l'altro, documentazione su: comandi e reparti aeronautici (organizzazione, dislocazione, impiego e funzionamento servizi), operazioni belliche, creazione di una rete telegrafica, riconoscimento dei velivoli, atterraggi fuori campo, personale aeronautico, propaganda avversa alle guerre coloniali, attività di spionaggio e controspionaggio, repressione delle rivolte locali. < Documentazione elaborata o raccolta dall'Ufficio storico > 1932-1941, con docc. dal 1926 e fino al 1953, fascc. 141. La serie è articolata in 12 sottoserie, costituite da relazioni e studi, redatti dall'Ufficio storico, aventi ad

oggetto la partecipazione della Regia aeronautica alla Guerra italo-etiopica e, ancora, dalle relazioni inviate dagli enti centrali del Ministero dell'aeronautica e dalle articolazioni dello Stato maggiore della Forza armata, incentrate sull'attività svolta durante le fasi prebelliche e belliche e richieste dallo stesso Ufficio storico nel 1936.

38^a Squadriglia da ricognizione, reg. 1 (1936). Elenco 2016.

La 38^a Squadriglia da ricognizione partecipò, dall'ottobre 1935, alla Guerra italo-etiopica inquadrata nel 2° Gruppo aeroplani di ricognizione tattica.

Si tratta di un registro, compilato dal 24 agosto 1935 al 31 dicembre 1936, contenente dati sui voli effettuati, giornalmente, dal personale navigante in servizio presso la Squadriglia; per ogni volo sono indicati la data, le condizioni atmosferiche, il tipo e la matricola dell'apparecchio, il nominativo e il grado del pilota e dell'osservatore d'aeroplano, lo scopo (ad esempio, per trasferimento, collaudo, allenamento), l'ora di partenza e l'ora di rientro, la durata a quota massima, la quota raggiunta, il numero dei colpi sparati e delle bombe lanciate.

Guerra civile spagnola 1936-1939

Operazione militare Spagna (OMS), voll. 70, fasc. 371 e regg. 141 (1936-1942, con docc. dal 1929 e fino al 1992). Inventario 2010.

Il fondo, sedimentatosi presso l'Ufficio storico della Regia aeronautica a partire dal 1939, è il frutto di diversi interventi effettuati, nel passato, dallo stesso Ufficio che, applicando il principio di pertinenza, ha disaggregato e riaggregato le carte in base alla tipologia documentaria, al tema o all'evento specifico, eliminando ogni possibilità di ricollegare i documenti al loro contesto di provenienza, come emerso nel corso di un intervento di riordinamento e inventariazione, realizzato nel 2009-2010, conclusosi, di massima, con il mantenimento della precedente fisionomia caratterizzante il nucleo documentario. Quest'ultimo è costituito dalle carte prodotte dai reparti da caccia, da bombardamento e da ricognizione della Regia aeronautica che presero parte al conflitto civile spagnolo del 1936-1939, in appoggio alle forze

spagnole nazionaliste e inquadrati, dopo una prima fase d'incertezza organizzativa, nell'Aviazione legionaria, suddivisa, ufficialmente, tra Aviazione legionaria dislocata nella Spagna continentale e Aviazione legionaria delle Baleari, con la prima impiegata, principalmente, come componente del Regio esercito attraverso l'utilizzo dei suoi reparti da bombardamento in sostituzione di quelli dell'Artiglieria. Si tratta, in prevalenza, di ordini d'operazione emanati dall'Aviazione legionaria, dal Corpo truppe volontarie e da organismi militari spagnoli; fotografie dei bombardamenti effettuati dai reparti dell'Aviazione legionaria delle Baleari e informazioni sui loro effetti; documentazione sulla dislocazione dei reparti italiani, sugli incidenti di volo, sugli aerei abbattuti e sulle operazioni militari; diari storici dei reparti; registri delle attività di volo; questionari sull'efficienza dei mezzi e delle armi; bollettini e relazioni, di carattere generale, sull'organizzazione, sull'armamento, sui velivoli e sull'andamento delle operazioni militari; carte concernenti il personale inquadrato nell'Aviazione legionaria; rassegna stampa italiana e spagnola; materiale cartografico e a stampa. In tale *corpus* documentario l'Ufficio storico ha fatto confluire, senza un preciso criterio, ulteriore documentazione relativa ai disciolti comandi e reparti partecipanti all'Operazione militare Spagna, trasmessa alla fine degli Anni Trenta dal Gabinetto del ministro dell'Aeronautica. È presente documentazione in spagnolo (in parte con traduzioni in italiano) e tedesco.

< Ordini d'operazione e documentazione fotografica > 1937-1939, fascc. 28. Contiene ordini d'operazione del Comando Aviazione legionaria ai reparti della Regia aeronautica stanziati nella Spagna continentale, con allegate fotografie aeree, specie sulle attività di bombardamento; inoltre, ordini d'operazione del Corpo truppe volontarie e di alti comandi militari spagnoli, con piani di bombardamento aereo, mappe con la dislocazione degli eserciti spagnolo nazionalista, tedesco e italiano, disegni sulle operazioni e le posizioni nemiche. < Raccolta fotografica bombardamento obiettivi > 1936-1939, voll. 70 e fascc. 91. La serie è articolata nelle sottoserie *Città, porto e provincia di Barcellona, Città, porto e provincia di Valencia, Provincia di Tarragona, Provincia di Cartagena, Provincia di Gerona, Provincia di Castellón de la Plana, Obiettivi vari, Informazioni su obiettivi diversi, Bombardamenti della costa spagnola effettuati dall'Aviazione legionaria delle Baleari e Località diverse*

della costa spagnola. Comprende album fotografici e schede informative, sciolte o legate a filza, sugli obiettivi da colpire, le modalità delle azioni e gli effetti del bombardamento, redatte e raccolte dall'Aviazione legionaria delle Baleari; inoltre, è presente, in misura esigua, materiale cartografico. < Raccolte fotografiche e planimetrie > 1937-1939, con doc. del 1965, fascc. 16. Contiene materiale cartografico, fotografie planimetriche in formato A3, planimetrie su fotomosaico di fotografie aeree e fotografie raffiguranti porti, campi di aviazione, azioni di bombardamento, carte geografiche, piante ed episodi non strettamente legati a operazioni e attività militari, tra cui cerimonie religiose, funerali aviatori legionari, manifestazioni in onore dell'Aviazione legionaria. < Dislocazione reparti e dati statistici > 1937-1939, con docc. dal 1929 e fino al 1941, fascc. 24. La serie, articolata nelle sottoserie *Dislocazioni*, *Incidenti di volo*, *navi e aerei abbattuti* e *Informazioni, operazioni*, conserva prospetti riepilogativi, comunicazioni e disposizioni sull'ordinamento e sulla dislocazione dei reparti dell'Aviazione legionaria; corrispondenza, prospetti riepilogativi, note informative ed elenchi su navi e apparecchi nemici colpiti o abbattuti, incidenti di volo, aeroporti spagnoli e del Marocco, attività operativa svolta dalle unità aeree spagnole nazionaliste, tedesche e italiane e distribuzione della forza aerea. < Diari storici dei singoli reparti dell'Aviazione legionaria e relativa attività di volo > 1936-1939, fascc. 31 e regg. 82. Sono presenti anche specchi sulla dislocazione dei reparti, variazioni di comando, attività di volo, efficienza degli apparecchi e personale aeronautico italiano deceduto o ferito. < Attività di volo > 1936-1939, fascc. 20 e regg. 7. Contiene riepiloghi, relazioni, bollettini e comunicazioni sull'attività dell'Aviazione legionaria, riepiloghi sulle azioni delle truppe di terra e delle aviazioni spagnola nazionalista e tedesca; inoltre, è presente materiale fotografico. < Carteggio > 1936-1942, con docc. fino al 1992, fascc. 117. La serie è articolata nelle sottoserie *Affari generali*, *Informazioni generali* e *Carteggio "Esigenza OMS"*. Comprende corrispondenza, ordini d'operazione, istruzioni, disposizioni, relazioni, note, questionari, promemoria, materiale fotografico e cartografico su: fasi iniziali dell'attività della Regia aeronautica in Spagna, organizzazione dell'Aviazione legionaria, rapporti con le autorità spagnole e con il Corpo truppe volontarie; operazioni svolte dalle forze del fronte nazionalista nel corso della Guerra

civile spagnola; situazione delle forze nemiche; efficienza motori, velivoli e impiego delle singole specialità da parte dell'Aviazione legionaria; personale legionario. Inoltre, sono presenti bollettini del Corpo truppe volontarie, dell'Aviazione legionaria, notiziari e rassegna stampa sulla situazione spagnola e, ancora, bollettini e diari dal fronte repubblicano. < Carte geografiche > s.d., fasc. 5. Conserva, tra l'altro, carte geografiche e topografiche, d'insieme e a fogli, relative alle zone della Spagna interessate dalle azioni militari. < Relazioni > 1936-1939, con docc. fino al 1942, fasc. 39. La serie, articolata nelle sottoserie *Relazioni di carattere generale*, *Armamento e velivoli* e *Operazioni militari*, contiene relazioni su: impiego e attività dell'Aviazione legionaria, singole operazioni militari, ispezioni, combattimenti aerei, effetti dei bombardamenti e comportamento del materiale d'armamento. < Registri di volo > 1936-1939, regg. 52. Per ogni volo sono riportate informazioni su: data, condizioni atmosferiche, tipo e matricola dell'apparecchio, nominativo e grado del pilota e dell'osservatore, scopo del volo, orario di decollo e atterraggio, durata e quota massima raggiunta, quantità delle bombe lanciate e dei colpi sparati, eventuali osservazioni (ad esempio, sui combattimenti aerei sostenuti); in allegato spesso sono presenti elenchi del personale del reparto e specchi sull'attività aerea, sulle assunzioni e cessioni di comando, sulle dislocazioni del reparto e sul personale deceduto e ferito.

Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione 1940-1945

SUPERAEREO

Tappa centrale nella trasformazione dell'organizzazione di pace della Regia aeronautica in quella di guerra fu la decisione, con la circ. del Ministero dell'aeronautica (Gabinetto del ministro), 7 giu. 1940, prot. n. 41478, di mobilitare, a far data dall'8 giugno, la Divisione operazioni dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica. La parte dell'organo di vertice della Forza armata mobilitata assunse la denominazione convenzionale di Superaereo (denominazione confermata con la circ. Ministero della guerra, Gabinetto, 12 giu. 1940, prot. n. 124260, "Nome convenzionale per lo Stato maggiore generale e gli Stati maggiori delle FFAA"), con sede a Roma, competente, fino alla fine del Secondo conflitto mondiale, su tutte le questioni interessanti le operazioni belliche, tra cui: studio degli obiettivi, piani operativi e svolgimento delle operazioni; concorso dei reparti della Regia aeronautica alla difesa delle coste contro azioni offensive e sbarchi navali nemici e, ancora, concorso alla difesa del territorio nazionale contro attacchi di truppe paracadutiste e avio-trasportate; collegamento con le altre

due Forze armate e con il Ministero dell'Africa italiana per le operazioni interessanti le aviazioni per il Regio esercito, per la Regia marina e di presidio coloniale; collaborazione operativa con le aeronautiche alleate; diramazione degli ordini e raccolta dei rapporti e delle relazioni operative.

C a r t e g g i o p e r c a t e g o r i e p e r m a n e n t i , voll. e fasc. 2.542 (1940-1943, con docc. dal 1923 e fino al 1971). Elenchi analitici 2007, 2008 e 2010.

Il fondo, tradizionalmente noto come *Superaereo*, è composto da carte prodotte, per lo più, dalle articolazioni dell'Alto comando della Regia aeronautica mobilitato, ossia: Ufficio A (poi Ufficio schede e obiettivi), Ufficio B (poi Ufficio operazioni, poi Divisione collegamenti), Ufficio B1 e B2 (poi Ufficio operazioni), Ufficio B3 (poi Ufficio collegamento con la Regia marina), Ufficio B4 (poi Ufficio collegamento con il Regio esercito), Ufficio B5 (poi Ufficio statistica), Ufficio C (poi Divisione difesa), Ufficio D (poi Ufficio dislocazioni reparti), Ufficio F (poi Ufficio aeroporti), Ufficio G (poi Ufficio cartografico) e Ufficio H (poi Ufficio segreteria). Sono poi presenti, in misura minore, unità archivistiche aventi diversi contesti di provenienza tra cui il Ministero dell'aeronautica (Gabinetto) e alcuni dei reparti afferenti allo Stato maggiore della Regia aeronautica non mobilitato (1° Reparto operazioni e 2° Reparto ordinamento e mobilitazione, poi Ordinamento e servizi logistici). Oltre alla corrispondenza, una parte cospicua della documentazione si riferisce a: disposizioni, studi obiettivi, studi esigenze ed emergenze operative, piani operativi, ordini d'operazione, relazioni e rapporti su azioni belliche, situazioni reparti aerei e Forze aeree contrapposte, monografie militari d'interesse aeronautico, bollettini e notiziari operativi e informativi; consistente anche il materiale fotografico, cartografico e a stampa. È presente documentazione in francese, inglese e tedesco (in parte con traduzioni in italiano).

< AB > 1940-1943, con docc. dal 1939, bb. 8. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica dell'Albania. < AOI > 1940-1942, con docc. dal 1939, bb. 7. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando superiore Aeronautica dell'Africa orientale italiana. < ARP > 1940-1943, con docc.

dal 1931, voll. e fascc. 267. Elenco analitico 2008. Documentazione sugli aeroporti metropolitani e oltremare, armati e disarmati: organizzazione, efficienza e difesa, utilizzo e miglioramento piste d'atterraggio, cessione temporanea alle Forze aeree tedesche; inoltre, campi d'atterraggio segreti, di fortuna e privati. < CAI > 1940-1943, con docc. fino al 1971, bb. 2. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Corpo aereo italiano. < CIAF > 1940-1943, voll. e fascc. 110. Elenco analitico 2008. Documentazione sulla Commissione italiana di armistizio con la Francia e, in particolare, sulla Sottocommissione per l'Aeronautica della CIAF. < DCH > 1940-1943, con docc. dal 1933 e fino al 1945, voll. e fascc. 104. Elenco analitico 2007. Documentazione di carattere operativo e tecnico, relativa alla cooperazione aerea italo-tedesca e al Corpo aereo tedesco. < DCHG > 1940-1943, voll. e fascc. 89. Elenco analitico 2007. Contiene situazioni, relazioni, notiziari e bollettini giornalieri sull'attività operativa del Corpo aereo tedesco e, in generale, delle Forze aeree tedesche. < EG > 1940-1943 ca, bb. 9. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica dell'Egeo. < EMS 1 e EMS 2 > 1940-1943, con doc. dal 1934, voll. e fascc. 111. Elenco analitico 2007. Conserva, tra l'altro, direttive emanate da Superaereo su piani di radunata e sulle seguenti emergenze ed esigenze operative: Corsica, Grecia, Jugoslavia, Mediterraneo Est, Prevesa, Provenza, Sardegna, Sicilia e sbarco angloamericano. < FR > 1942-1943, b. 1. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica della Provenza. < GAM > 1940-1943, con docc. fino al 1950, voll. e fascc. 403. Elenco analitico 2010. Documentazione sulla guerra aeromarinittima e sulla collaborazione, sia strategica che tattica, tra l'Alto comando della Regia marina mobilitato (Supermarina) e Superaereo. < GR > 1940-1943 ca, bb. 3. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica della Grecia. < LT > 1940-1943, bb. 24. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica della Libia. < OG > 1940-1943, con docc. dal 1939, voll. e fascc. 150. Elenco analitico 2008. Contiene ordini, notiziari e bollettini giornalieri sulle operazioni belliche. < RE > 1940-1943, bb. 2. Elenco analitico 2007. Docu-

mentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica dell'Albania. < RU > 1940-1943 ca, bb. 7. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti aerei inquadrati nel Comando Aeronautica Fronte orientale e nel Corpo di spedizione italiano in Russia. < S1 > 1940-1943, bb. 2. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa della 1ª Squadra aerea. < S2 > 1940-1943, bb. 2. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa della 2ª Squadra aerea. < S3 > 1940-1943, bb. 4. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa della 3ª Squadra aerea. < S4 > 1940-1943, bb. 6. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa della 4ª Squadra aerea. < SA > 1940-1944, con docc. del 1950, bb. 6. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica della Sardegna. < SD > 1940-1943, bb. 3. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti aerei inquadrati nel Comando superiore Forze armate Slovenia-Dalmazia. < SIL > 1940-1943, con docc. dal 1936, voll. e fascc. 150. Elenco analitico 2007. Contiene, in prevalenza, documenti sull'attività dei reparti aerosiluranti. < SL > 1940-1943, con docc. dal 1939 e fino al 1963, bb. 14. Elenco analitico 2007. Documentazione sull'attività operativa dei reparti inquadrati nel Comando Aeronautica della Sicilia. < TEC > 1940-1943, con docc. dal 1923 e fino al 1948, voll. e fascc. 55. Elenco analitico 2007. Carteggio su questioni tecniche relative a velivoli, motori, armamento, munizionamento e materiali aeronautici vari (istruzioni, progetti, esperimenti e prove, costruzione, impiego e valutazione). < VA > 1940-1943, con docc. dal 1935 e fino al 1965, voll. e fascc. 190. Elenco analitico 2007. Documentazione su argomenti vari d'interesse militare-aeronautico tra cui: attività bellica, reparti della Regia aeronautica (costituzione, movimenti, dipendenze e scioglimento), battaglie aeronavali, incursioni aeree nemiche, abbattimento aerei nemici, sconfinamento velivoli nazionali, incidenti di volo, propaganda sui teatri operativi, tutela del segreto militare, ricognizioni fotografiche, visite addetti militari stranieri, organizzazioni aeronautiche estere, caduti, feriti, dispersi e prigionieri di guerra e assistenza alle famiglie, programmi per il dopoguerra e personale della Regia aeronautica (encomi, ricompense e richiami).

C a r t e g g i o d i c a r a t t e r e i n f o r m a t i v o , bb. 29 (specie 1940-1943, con docc. dal 1927 e fino al 1946). Inventario 2005-2006.

Il nucleo, noto con la denominazione *Informazioni*, sebbene non abbia le caratteristiche di un archivio in senso proprio, ha come provenienza prevalente Superaereo. Infatti, secondo quanto appurato nel corso delle attività di riordinamento, realizzate nel 2005-2006, l'Alto comando mobilitato risulta essere il produttore di 110 fascicoli sui 174 che formano il fondo; non sono stati invece individuati quali, tra i suoi uffici o enti dipendenti, abbiano effettivamente prodotto le carte, compreso il Servizio informazioni aeronautiche che, già presente negli Anni Trenta del Novecento tra gli organismi assoggettati al Ministero dell'aeronautica, venne, con l'entrata dell'Italia nel Secondo conflitto mondiale, (ri)costituito il 15 giugno 1940, con struttura e mansioni proprie del tempo di guerra e incardinato nella parte mobilitata dello Stato maggiore, appunto Superaereo; tra gli altri soggetti produttori identificati si segnalano il Ministero dell'aeronautica e il 1° Reparto operazioni dello Stato maggiore della Regia aeronautica. Il carteggio, in prevalenza degli anni 1940-1943, riflette l'attività informativa in senso generale: notizie su Stati stranieri e Paesi nemici (situazione politica, organizzazione e capacità militare), sui teatri operativi, sulle Forze armate avverse (specie le Forze aeree), sui risultati delle azioni offensive condotte dalle Forze armate italiane, sulle armi e armamenti, in particolare velivoli militari. È presente documentazione in francese, inglese e tedesco (in parte con traduzioni in italiano).

C a r t e E x S I O S , fasc. 12 (1940-1943). Elenco analitico 2013.

Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende, tra l'altro, studi e relazioni sull'operazione C 3 (invasione Malta), messaggi sull'attività operativa in Africa orientale italiana, nel Mar Egeo, nel Mediterraneo e in Russia, situazioni giornaliere e settimanali sull'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi e sulla dislocazione dei

reparti aerei (mod. SA 2 e mod. SA 3) e, infine, documentazione sul Corpo aereo tedesco.

R e l a z i o n i o p e r a z i o n i b e l l i c h e, voll. 260 (1940-1943). Inventario 2012.

Relazioni compilate, per ogni azione aerea, dal comandante di ciascun gruppo o squadriglia staccata, da tramettere, entro 24 ore dall'azione o settimanalmente, a Superaereo per il tramite gerarchico. Sono presenti tre tipologie di relazioni, rilegate in volume secondo il teatro operativo o il reparto. La prima tipologia, identificata come modello AC 1 e utilizzata fino all'estate 1940, presenta uno schema particolarmente sintetico: reparto e nominativo del suo comandante, data e ora dell'azione, luogo di partenza e di atterraggio, obiettivo (o località nella quale si era svolta l'azione), risultati conseguiti, reazione contraerea e antiaerea nemica, numero velivoli non rientrati (e motivazione), eventuali notizie interessanti le operazioni belliche, numero delle fotografie allegate. Il modello successivo, l'AC 2, è composto dalle seguenti aree informative: inizio azione (data, tipo, obiettivi, base e ora di partenza, velivoli partiti, nominativo del comandante della formazione), esecuzione dell'azione (condizioni meteorologiche sulla rotta e sull'obiettivo, quota di navigazione durante la rotta, quota assoluta sull'obiettivo, ora di arrivo sull'obiettivo, numero velivoli giunti sull'obiettivo e loro formazione, quantità e tipo di bombe lanciate, risultati conseguiti, reazione aerea e contraerea nemica, difesa passiva), rientro dall'azione (ora di rientro e numero di velivoli rientrati), perdite subite (relative ai velivoli ed equipaggi), perdite inflitte al nemico (velivoli abbattuti in volo o distrutti al suolo), episodi di particolare rilievo, inconvenienti avvenuti (al velivolo, al motore, all'armamento o alle installazioni), fotografie allegate (consistenza e obiettivo ripreso), osservazioni dei comandi alle dipendenze dei quali il reparto aveva svolto l'azione. L'ultimo modello, denominato AC 3, riguarda il riepilogo settimanale dell'attività operativa dei reparti da caccia, da trasmettere a Superaereo ogni martedì e da utilizzare per elencare tutte le azioni compiute nel corso della settimana, ad eccezione di quelle durante le quali erano avvenuti fatti di particolare importanza (ad esempio, scontri con il ne-

mico, perdita di velivoli o di personale), per le quali doveva essere redatto il modello AC 2.

< Africa orientale italiana > 1940-1941, voll. 11. < Albania > 1940-1943, voll. 26. < Egeo > 1940-1943, voll. 30. < Sardegna > 1940-1943, voll. 17. < Sicilia > 1940-1943, voll. 50. < Slovenia e Dalmazia > 1942-1943, voll. 25. < Corpo di spedizione italiano in Russia > 1942-1943, voll. 2. < Reparti estero > 1941-1942, voll. 4. Relazioni compilate da reparti aerei stanziati in Russia. < 1ª Squadra aerea > 1940-1943, voll. 3. < 2ª Squadra aerea > 1940-1942, voll. 9. < 3ª Squadra aerea > 1940-1943, voll. 4. < 4ª Squadra aerea > 1941-1943, voll. 21. < 5ª Squadra aerea > 1940-1943, voll. 48. < 4ª Zona aerea territoriale > 1940, voll. 10.

Diari storici di Superaereo, regg. 34 (1940-1943). Elenco analitico 2012.

Si tratta di registri, denominati dal soggetto produttore “diari storici”, che riportano, giornalmente, dati sulle comunicazioni telegrafiche tra Superaereo e le grandi unità aeree, aventi ad oggetto l’attività bellica in corso: ordini di carattere operativo impartiti dall’Alto comando mobilitato alle grandi unità (numero di protocollo in partenza, grande unità interessata, argomento dell’ordine), azioni di guerra effettuate (numero dell’ordine di operazione, grande unità interessata, tipo di azione, risultati conseguiti, numero di protocollo in arrivo della relazione telegrafica), azioni del nemico (località e tipo di azione, danni subiti, numero di protocollo in arrivo della relazione telegrafica), comunicazioni di carattere operativo da e per altri enti (Comando supremo/Stato maggiore generale, Supermarina), movimenti di comandi e reparti e movimenti interni relativi al personale aeronautico.

Segue, non inquadrato in Superaereo:

COMANDO SERVIZI AEREI SPECIALI

Con la circ. dell’Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica (2° Reparto, 1ª Divisione ordinamento), 10 giu. 1940, prot. n. 44782, venne costituito il Comando Servizi aerei speciali (SAS), posto alle dirette dipendenze dello stesso Stato maggiore e avente funzione di grande unità aerea. Nel corso della Seconda guerra mondiale al Comando venne assegnata la specifica responsabilità dei trasporti della Regia aeronautica e dei collegamenti tra i vari teatri operativi;

mansioni da espletare prevalentemente attraverso l'uso del materiale di volo e del personale facente parte della vasta organizzazione delle linee aeree civili. Il personale, navigante e specialista, fu richiamato in servizio e inquadrato militarmente, mentre i "carichi" da trasportare furono i più disparati, come, ad esempio, il personale militare e civile, materiali aeronautici, munizionamento, interi apparecchi da caccia ma anche medicinali, viveri e moltissima corrispondenza, strumento di "collegamento" centrale tra il fronte esterno (i combattenti) e il fronte interno (le famiglie dei combattenti). Inoltre, con lo stesso provvedimento del 1940, fu stabilita, quale sede del nuovo Comando, la Scuola di guerra aerea, situata a Roma, e furono costituiti anche i comandi e i reparti da inquadrare nello stesso Comando. Le nuove unità, di carattere speciale in quanto create per le esigenze belliche, furono suddivise tra reparti trasporti (gruppi e squadriglie T) e nuclei delle comunicazioni. I primi erano reparti organici, dislocati in varie località, anche fuori dal territorio metropolitano, aventi il compito di curare e gestire i collegamenti, i trasporti, le necessità logistiche dei reparti operanti, specie di quelli stanziati oltremare. Ai secondi fu affidato l'incarico di mantenere in esercizio alcune delle più importanti linee aeree, nazionali e internazionali, utili per velocizzare i collegamenti tra località e continenti diversi (Nucleo comunicazioni Ala Littoria, stanziato presso l'Aeroporto del Littorio; Nucleo comunicazioni ALI, con sede presso l'Aeroporto di Linate; Nucleo comunicazioni LATI, stanziato sull'Aeroporto di Guidonia). Nel 1944 il Comando SAS terminò le sue attività e, contestualmente, venne istituito l'Ufficio stralcio SAS che operò, certamente almeno fino al 1949, al fine di chiudere le pendenze di carattere giuridico-amministrativo dell'ente disciolto.

C a r t e g g i o g e n e r a l e , voll. e fasc. 613 (1940-1948, con docc. dal 1939 e fino al 1967). Inventario 2010.

Il fondo, in passato denominato *Comando SAS* e considerato una serie del complesso documentario noto come *Superaereo*, testimonia l'attività amministrativa e operativa svolta dal Comando e dai reparti e nuclei dipendenti. I fascicoli, non tutti originali, conservano documentazione su: voli effettuati dai gruppi e squadriglie T e dai nuclei comunicazioni, incidenti di volo, attribuzione di encomi e onorificenze al personale. È presente, in minima parte, documentazione prodotta dall'Ufficio stralcio SAS.

U f f i c i o p e r s o n a l e , fasc. 3.944 e schedario 1 (specie 1940-1945). Elenco sommario s.d.

Si tratta di fascicoli individuali, intestati al personale in servizio presso il Comando SAS, impiantati e gestiti dall'Ufficio personale del Comando, ordinati alfabeticamente, contenenti rapporti personali, dichiarazioni mediche, stralci di volo e documenti su licenze, proposte di avanzamento e movimenti. È presente anche uno

schedario, coevo alla formazione dei fascicoli, attualmente non ordinato. I diversi modelli di schede, nominative, riportano sostanzialmente informazioni analoghe, ossia dati anagrafici (paternità e maternità, luogo e data di nascita, comune di residenza), ZAT, distretto o capitaneria di leva e di residenza, eventuale data di richiamo alle armi, grado (e anzianità di grado), ruolo, categoria e specialità di appartenenza (ad esempio, armiere, automobilista, di governo, marconista), posizione (ferma, di carriera, richiamato), reparto o unità di assegnazione e dati su trasferimenti e reparti di appartenenza (dall'11 giugno 1940 o dalla data di richiamo alle armi), ricompense al valor militare e aeronautico, promozioni e onorificenze avute durante il Secondo conflitto mondiale; è poi segnalato se l'intestatario della scheda risulta disperso o deceduto.

Seguono infine raccolte e miscellanee documentarie sempre attinenti alla Seconda guerra mondiale e alla Guerra di liberazione:

R e l a z i o n i p e r i o d i c h e i n t e m p o d i g u e r r a e
d i a r i s t o r i c i d e g l i e n t i c e n t r a l i d e l M i n i s t e r o
d e l l ' a e r o n a u t i c a , f a s c c . 57 (1940-1945, con docc. dal 1935). Elenco
2014.

Il fondo contiene le relazioni trimestrali, poi mensili, richieste, con circolari dell'agosto 1940 e del settembre 1945, dall'Ufficio storico della Regia aeronautica agli enti centrali del Ministero dell'aeronautica per conservare traccia del supporto dato ai reparti mobilitati nonché per fornire dati statistici ed elementi di valutazione, a fini correttivi, sull'attività svolta. Le relazioni dovevano essere inoltrate all'Ufficio storico secondo una periodicità prestabilita e dovevano trattare determinati argomenti, specifici per ciascuno degli enti centrali in base al settore di competenza (personale militare, commissariato militare e servizi generali, telecomunicazioni e assistenza al volo, costruzioni e armamenti aeronautici, demanio aeronautico e sanità). Sono poi presenti diari storici, tipologia documentaria in genere prevista solo per i reparti militari mobilitati in tempo di guerra (vedi sotto), introdotti, durante la Seconda guerra mondiale, anche per gli enti centrali del dicastero dell'Aeronau-

tica; i diari conservati nel fondo contemplano informazioni sul lavoro svolto, considerazioni ed eventuali proposte migliorative, notizie sulle disposizioni impartite e sui risultati raggiunti.

Diari storici 1940 - 1945, voll. 1.188 (1940-1945, con docc. fino al 1946). Elenco 2011.

Lo scopo del diario storico, documento peculiare delle Forze armate, era (è) quello di fornire una testimonianza sommaria, ma completa, della vita quotidiana dei comandi e reparti mobilitati in tempo di guerra; testimonianza di esplicita rilevanza storica e giuridico-amministrativa, destinata, *ab origine*, alla conservazione permanente presso gli uffici storici di Forza armata. Il modello adottato in ambito aeronautico durante gli anni 1940-1945 prevede, di massima, una parte iniziale finalizzata alla registrazione di notizie di carattere generale: sede del reparto alla data d'impiego del documento, comandante titolare o interinale del reparto, organico numerico del reparto, numero di apparecchi in carico e, ancora, media mensile degli apparecchi efficienti e dei piloti presenti al reparto. Seguono le relazioni giornaliere sull'attività operativa svolta e, per ogni missione di guerra, dovevano essere indicati una serie di dati tra cui: ente che aveva emesso l'ordine operativo e gli estremi di quest'ultimo, compito prefissato e risultati ottenuti, numero di apparecchi e nomi degli equipaggi partecipanti, ora di partenza e di ritorno dalla missione, condizioni atmosferiche, numero dei combattimenti sostenuti, quantità di bombe lanciate e di colpi di mitragliatrice sparati, numero delle fotografie eseguite. Erano poi previsti specchi mensili, riepilogativi delle attività giornaliere e delle variazioni del personale navigante e, infine, un apposito fascicolo di allegati – come, ad esempio le copie conformi delle relazioni dei voli e degli ordini del giorno e le fotografie delle azioni di guerra –, selezionati dal compilatore per meglio contestualizzare e illustrare quanto riportato nelle varie sezioni del diario storico. In particolare, la raccolta *Diari storici 1940-1945* è composta da volumi dattiloscritti, ordinati cronologicamente, soprattutto redatti da: comandi d'Aeronautica (Africa orientale italiana, Albania, Egeo, Grecia, Libia, Sardegna, Sicilia), Comando Corpo aereo italiano, Comando Servizi aerei

speciali, comandi d'aviazione per la Regia marina e per il Regio esercito; Delegazione aeronautica per il controllo della Corsica (CIAF); reparti e unità della Regia aeronautica partecipanti al Corpo di spedizione italiano in Russia; squadre, divisioni e brigate aeree, gruppi, squadriglie, stormi, 3° Battaglione azzurro (AOI); servizi e reparti aerei per corazzate, incrociatori e squadre navali della Regia marina; sezioni caccia, intercettori, soccorso, aerofotografiche e sperimentali; nuclei addestramento (aerosiluranti e tiro a tuffo) e nuclei comunicazioni; comandi ZAT. Per il periodo successivo all'8 settembre 1943 sono conservati i diari storici del Comando Unità aerea e quelli riflettenti la collaborazione tra la Regia aeronautica e gli Alleati.

< 1940 > 1940, con docc. fino al 1942, voll. 395. < 1941 > 1941, con docc. dal 1940 e fino al 1942, voll. 427. < 1942 > 1942, con docc. dal 1940 e fino al 1943, voll. 275. < 1943 > 1943, con docc. fino al 1945, voll. 27. < 1944 > 1944, con docc. dal 1943, voll. 39. < 1945 > 1945, con docc. dal 1943 e fino al 1946, voll. 25.

S i t u a z i o n e g i o r n a l i e r a e s e t t i m a n a l e e f f i -
c i e n z a b e l l i c a v e l i v o l i e d e q u i p a g g i e d i s l o -
c a z i o n e r e p a r t i , voll. 41 (1940-1943).

Volumi, ordinati cronologicamente, contenenti tre tipologie di modelli relativi all'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi e alla dislocazione dei reparti della Regia aeronautica e delle aviazioni ausiliarie del Regio esercito e della Regia marina, redatti da 1° Reparto operazioni (Divisione operazioni) e, a partire dal 12 giugno 1940, da Superaereo; enti ai quali non è stato possibile attribuire, con certezza, anche il profilo di soggetti produttori. Il modello SA 3 riguarda la dislocazione giornaliera e, dalla fine del 1941, settimanale dei reparti, con dati sul comando di appartenenza ed eventuali note. Il modello SA 2 riporta la situazione giornaliera dell'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi, secondo una struttura diversificata in base alla natura dei reparti: per quelli dell'Armata aerea le informazioni sono fornite separatamente per specialità (bombardamento e caccia) e per singoli

stormi o unità autonome (tipo apparecchi, numero apparecchi bellicamente efficienti e, ancora, equipaggi disponibili per azioni belliche, sia diurne che notturne); per quelli delle aviazioni ausiliarie delle altre due Forze armate i dati sopraelencati sono forniti in modo complessivo. Infine, il modello SA 2 prevede un quadro riepilogativo dove sono indicate notizie di sintesi per tutti i reparti (sia della Regia aeronautica che delle aviazioni ausiliarie).

R e l a z i o n i d ' a e r o p o r t o , fasc. 203 (1940-1943). Inventario 2013-2014.

Si tratta delle relazioni d'aeroporto, con periodicità trimestrale, sull'attività svolta dai comandi d'aeroporto nel corso della Seconda guerra mondiale, disciplinate dall'Ufficio storico della Regia aeronautica con circolare del luglio 1940, contenente anche l'obbligo d'invio del documento allo stesso Ufficio per il tramite gerarchico (comandi ZAT, poi sostituiti dai comandi di squadra aerea, e comandi d'Aeronautica). Le relazioni riportano le seguenti informazioni: supporto logistico fornito dal comando d'aeroporto agli enti aeronautici stanziati sul territorio di sua competenza (comandi ZAT, di squadra aerea e d'Aeronautica nonché reparti ed enti dipendenti); avvenimenti di rilievo svoltisi presso l'aeroporto (visite di autorità, civili e militari, celebrazioni e cerimonie), da testimoniare anche attraverso l'inserimento di fotografie; ulteriori dati reputati importati dal comando d'aeroporto compilatore e, ancora, eventuali considerazioni di quest'ultimo. Inoltre, le relazioni del 1940-1942 sono integrate dall'elenco graduale nominativo del personale in forza al comando d'aeroporto e dallo specchio delle variazioni dello stesso personale. Il fondo è costituito da fascicoli creati dall'Ufficio storico, intestati alla località e al numero dell'aeroporto, riuniti, in base alla loro dipendenza, in 12 serie afferenti ai comandi di ZAT, poi di squadra aerea, e ai comandi d'Aeronautica; è poi presente un carteggio degli anni 1941-1943, inerente alla compilazione e alla trasmissione delle relazioni all'Ufficio storico.

< Aeroporti di competenza della 1ª Zona aerea territoriale poi della 1ª Squadra aerea > 1940-1943, fasc. 30. < Aeroporti di competenza della 2ª Zona aerea ter-

ritoriale poi della 2ª Squadra aerea > 1940-1943, fascc. 30. < Aeroporti di competenza della 3ª Zona aerea territoriale poi della 3ª Squadra aerea > 1940-1943, fascc. 29. < Aeroporti di competenza della 4ª Zona aerea territoriale poi della 4ª Squadra aerea > 1940-1943, fascc. 15. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica della Sicilia > 1940-1943, fascc. 14. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica della Sardegna > 1940-1943, fascc. 9. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica dell'Africa settentrionale italiana poi della 5ª Squadra aerea > 1940-1942, fascc. 23. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica dell'Egeo > 1940-1943, fascc. 5. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica dell'Albania > 1940-1943, fascc. 8. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica della Grecia > 1942-1943, fascc. 9. < Aeroporti di competenza del Comando Aeronautica dell'Africa orientale italiana > 1940-1941, fascc. 21. < Lettere per la trasmissione delle relazioni aeroportuali > 1940-1943, fascc. 10.

C o b e l l i g e r a n z a , bb. 31 (1940-1955, con docc. dal 1920 e fino al 1991). Elenco 2009.

Il nucleo, di natura miscellanea, è stato creato dall'USAM unendo carte di diversa provenienza, concernenti le vicende dell'Aeronautica cobelligerante italiana (*Italian Co-Belligerent Air Force*), denominazione convenzionalmente utilizzata per identificare la Regia aeronautica ricostituitasi nel Regno del Sud nell'ottobre 1943, con equipaggi italiani e mezzi sia forniti dagli Alleati che di produzione nazionale e germanica, successivamente sciolta nel giugno 1946. Comprende documenti per lo più del 1943-1946, prodotti, tra l'altro, dal Comando Unità aerea, da Superaereo, da articolazioni dello Stato maggiore della Regia aeronautica non mobilitato e dal Consiglio dell'aria; si segnalano le carte sui reparti d'impiego (costituzione, movimento, trasferimento, scioglimento, attività bellica), sul materiale aeronautico (acquisizione e movimentazione) e sul personale (situazione graduale e numerica, spostamenti, trasferimenti, addestramento piloti sui nuovi velivoli e schede personali).

M i s c e l l a n e a E x S I O S , fasc. 128 (1940-1945, con docc. fino al 1946). Elenco analitico 2013.

Carte inserite, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, poi trasferite all'USAM tra il 1962 e il 1968. Le tracce sulle unità documentarie, archivistiche e di conservazione e la presenza di soggetti produttori estranei al settore aeronautico (Comando supremo/Stato maggiore generale, comandi e corpi d'armata), collegano il nucleo che stiamo descrivendo al versamento del 1968, afferente alla documentazione della Regia aeronautica appartenente ai *captured records* italiani prelevati, dopo l'8 settembre 1943, dai tedeschi, poi requisiti, nel 1945, dalle Forze armate statunitensi; quest'ultime, dopo averli microfilmati, li restituirono, in un grave stato di disordine, all'Italia nel 1967. La miscellanea comprende, tra l'altro, documentazione su: situazione militare generale, operazione C 3 (invasione Malta), attività Corpo aereo tedesco, accordi tra Italia e Germania nel settore aeronautico, situazioni giornaliere e settimanali sull'efficienza bellica dei velivoli e degli equipaggi e sulla dislocazione dei reparti aerei (mod. SA 2 e mod. SA 3), attività aerea nemica, attività operativa reparti del Regio esercito, servizi statistici in tempo di guerra, opere difensive nell'Italia occupata; e, ancora, bollettini di guerra, notiziari sulla situazione civile, politica e militare di Paesi esteri, rapporti informativi e promemoria su ditte d'interesse aeronautico.

B o l l e t t i n i d e l C o m a n d o s u p r e m o , bb. 33 (1940-1943).

Volumi dattiloscritti con notizie sul nemico e sui Paesi neutrali e, ancora, notizie di fonte estera sull'Italia, Germania e Giappone.

C i f r a r i , voll. 23 (1940-1943). Elenco s.d.

Volumi, a stampa "interna", relativi ai cifrari (cifranti e decifranti) usati dalla Regia aeronautica durante la Seconda guerra mondiale; inoltre, istruzioni su apparecchi

automatici per cifrare e sopracifrare, norme per la tutela del segreto e la cifratura dei messaggi. È presente documentazione in francese.

Fotografie aeree Seconda guerra mondiale, ml 2 ca (specie 1940-1943, con fotografie *post* 1945).

Si tratta di una raccolta, non ordinata, composta da alcune migliaia di fotografie aeree (positivi su carta, in b/n, e negativi), di diverse dimensioni, relative a: Africa settentrionale (Algeria, Marocco e Tunisia), Balcani (Albania e Jugoslavia), Francia, Malta e Medio Oriente (Palestina e Siria). Sulle buste, originali, che contengono le fotografie e, spesso, sul verso degli stessi positivi, sono indicati il modello di fotografia aerea, il reparto esecutore della ripresa, la data e l'ora di esecuzione, la località e il soggetto fotografati, le caratteristiche della macchina da presa utilizzata (tipologia, formato e fuoco), la quota assoluta di volo, i riferimenti numerici identificativi della strisciata (copertura fotografica lungo una fascia di volo) e dei fotogrammi, la scala media dei fotogrammi e il laboratorio di sviluppo; ulteriori informazioni presenti, sebbene non costantemente, riguardano la qualità della visibilità e l'equipaggio esecutore della ripresa (nominativi del pilota e dell'osservatore d'aeroplano).

Raccolte e miscellanee

Memorie storiche della Regia aeronautica, bb. 44 (1923-1946, con docc. dal 1913 e fino al 1970). Inventario 2012.

Lo scopo delle memorie storiche, documento peculiare delle Forze armate, era (è) quello di fornire una testimonianza sommaria, ma completa, delle attività svolte dai comandi, reparti ed enti in tempo di pace o non mobilitati in tempo di guerra; testimonianza di esplicita rilevanza storica e giuridico-amministrativa, destinata, *ab origine*, alla conservazione permanente presso gli uffici storici di Forza armata. Diversi furono gli schemi di memorie storiche adottati dalla Regia aeronautica. Ad esempio, alla fine del 1926 la Sezione storica (poi Ufficio storico) dello Stato mag-

giore elaborò la prima disciplina autonoma della Forza armata in materia di memorie storiche, fino a quel momento basate sulle disposizioni contenute nel *Regolamento per le matricole del R. esercito* del 1907; il nuovo modello, di periodicità annuale, prevedeva la compilazione di sette sezioni, parzialmente differenziate in base alla natura del corpo ed ente compilatore. Di massima, però, le memorie dovevano riportare: indicazione del corpo o ente compilatore e sua struttura, sede, forza, modifiche ordinamentali, partecipazione a manovre di campagna e a grandi manovre, condizioni sanitarie del personale, perdite e incidenti, cerimonie e ricompense al valor militare e al valor civile concesse all'ente e al suo personale; inoltre, per la registrazione di notizie di particolare "interesse storico", era contemplata la possibilità di redigere un modulo "speciale", da aggiungere dopo i sette previsti e regolamentati. L'ultima norma sulle memorie storiche, prima della trasformazione istituzionale del 1946, venne adottata dall'Ufficio storico nel dicembre del 1945 anche in ragione del passaggio dallo stato di guerra a quello di pace. Il nuovo modello, di periodicità trimestrale, prevedeva le seguenti aree informative: costituzione organica e sede del comando e dei reparti e servizi dipendenti al principio del trimestre, e successive variazioni; nominativo e grado dei comandanti del comando compilatore e dei reparti e servizi dipendenti; situazione numerica del personale di ciascun reparto all'inizio del trimestre; situazione numerica e tipo di apparecchi e di motori, efficienti e non, in dotazione a ciascun reparto all'inizio del trimestre; cenni e dati statistici sull'attività aerea del raggruppamento e di ciascun reparto; lavoro dei servizi tecnici; perdite di personale e di apparecchi; eventuali ricompense, citazioni ed encomi; rapporti con le Autorità alleate; eventuali documenti illustrativi, tra cui disegni, cartine e fotografie, quest'ultime previste, come specifico allegato, fin dalla disciplina sulle memorie storiche formulata dall'Ufficio storico nel 1930; dati, notizie e considerazioni che si ritenesse opportuno riportare.

< Inizio ordinamento Aeronautica > 1926, fasc. 1. Notizie sulla prima organizzazione della Regia aeronautica (amministrazione centrale e territoriale, scuole, aeroporti) e sull'Aviazione civile. < Accademia aeronautica > 1933-1943, fasc. 1. < Aeronautica Albania > 1940, fasc. 1. < Aeronautica Egeo > 1938-1939, fascc. 2. < Aeronautica Eritrea > 1920-1934, fascc. 3. < Aeronautica Libia > 1913-1942, fascc.

12. < Aeronautica Sardegna > 1933-1940, fascc. 3. < Aeronautica Sicilia > 1933-1946, fascc. 3. < Aeronautica Somalia italiana > 1920-1933, fascc. 2. < Aeroporti > 1933-1935, fascc. 3. < Aviazione Alto Adriatico > 1930-1943, fasc. 1. < Aviazione Alto Tirreno > 1929-1942, fasc. 1. < Aviazione Basso Tirreno > 1929-1940, fasc. 1. < Aviazione Ionio e Basso Adriatico > 1929-1940, fasc. 1. < Battaglione autonomo > 1929-1936, fasc. 1. < Brigate aeree > 1932-1940, fascc. 8. < Centri di aviazione e aerocentri > 1926-1927, fascc. 5. < Centri sperimentali > 1929-1939, fascc. 3. < Deposito aviatori > 1921, fasc. 1. < Divisioni aeree > 1936-1941, fascc. 5. < Gruppi e centri > 1922-1943, fascc. 18. < Idrovolanti > 1932-1935, fascc. 2. < Raggruppamenti > 1921-1923, fascc. 3. < Reggimento avieri > 1937-1938, fasc. 1. < Reparti aerei > 1932-1940, fascc. 4. < Scuole e campi scuola > 1920-1943, con docc. fino al 1970, fascc. 60. < Servizi aerei per la Marina > 1933-1941, fascc. 3. < Sezioni > 1937-1938, fascc. 3. < Squadre aeree > 1937-1940, fascc. 2. < Squadriglie > 1916-1940, fascc. 12. < Stabilimenti > 1927-1928, fasc. 1. < Stormi > 1925-1942, fascc. 43. < Zone aeree territoriali > 1926-1943, fascc. 16.

Relazioni e rapporti delle direzioni dell'Intendenza generale dell'aeronautica, del Commissariato per l'aeronautica e del Ministero dell'aeronautica, bb. 30 (1923-1931). Elenco analitico 2005.

Il fondo, anche denominato, non correttamente, *Ministero dell'aeronautica, Direzioni generali*, è costituito dalla raccolta di relazioni e rapporti, di diversa periodicità, dattiloscritti, in ciclostile e a stampa; rilegati in volumi, probabilmente dall'Ufficio storico, comprendono anche fotografie, disegni, cianografie e grafici. In particolare, i documenti riguardano l'attività dei seguenti enti centrali: Direzione superiore del Genio e delle costruzioni aeronautiche (Intendenza generale dell'aeronautica e Commissariato per l'aeronautica), 1923-1925; Direzione generale del Genio aeronautico (Ministero dell'aeronautica), 1926-1927; Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti (Ministero dell'aeronautica), 1927-1933; Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti (Ministero dell'aeronautica), 1928-1929; Direzione generale del personale militare e delle scuole

(Ministero dell'aeronautica), 1928-1931; Direzione superiore degli studi e delle esperienze (Ministero dell'aeronautica), 1928-1940.

I n c i d e n t i d i v o l o 1923 - 1946, bb. 32 e fasc. 25 ca (1923-1948, con docc. fino al 1992). Elenco parziale e sommario 2016.

Si tratta del secondo aggregato del complesso documentario tradizionalmente denominato *Incidenti di volo*, di natura eterogenea, essendo formato sia da miscellanee che da fondi in senso proprio. Il presente nucleo, di carattere miscelaneo, è costituito da fascicoli creati dall'Ufficio storico, intestati al nominativo del militare deceduto a causa dell'incidente di volo, ordinati alfabeticamente e riuniti in base all'anno dell'incidente. Le unità archivistiche relative agli anni 1923-1932 sono state create *ex novo* dall'Ufficio storico, aggregando documentazione elaborata dallo stesso Ufficio con carte originali, estrapolate dal contesto di produzione, tra cui, in misura esigua, il Commissariato per l'aeronautica. Per gli anni successivi al 1932 sono presenti anche fascicoli originali, prodotti da diversi soggetti e, in particolare, dallo Stato maggiore della Regia aeronautica (specie il 3° Reparto efficienza linea), da Superaereo, dal Gabinetto del Sottosegretariato di Stato per l'aeronautica della RSI, dal Comando Unità aerea. In generale, oltre a ritagli stampa, profili biografici sui militari deceduti, memorie storiche e relazioni aeroportuali in copia, sono presenti, a testimonianza della funzione investigativa svolta dalla Forza armata, verbali degli istituti medico-legali e dei comandi aeronautici (con allegate dichiarazioni dei testimoni e rapporti dei comandanti d'aeroporto competenti territorialmente), documentazione caratteristica relativa al militare deceduto o leso nell'incidente di volo (estratta dalle "cartelle" personali degli ufficiali e sottufficiali) e, spesso, corrispondenza dei familiari, finalizzata alla concessione, per il congiunto, di ricompense al valor militare.

Vedi anche: Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923), *Incidenti di volo 1910-1922*, pp. 180-181; L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 1° Reparto operazioni* poi *3° Reparto piani e operazioni, Incidenti di volo*, pp. 266-267.

R e l a z i o n i v a r i e , bb. 16 (specie 1927-1943, con docc. fino al 2000 ca). Elenco parziale s.d.

Il nucleo di maggiore consistenza del fondo, di carattere miscelaneo, è costituito da documentazione degli anni 1927-1943: relazioni sulla situazione della Regia aeronautica elaborate per il capo di Stato maggiore generale (1927-1939) e, soprattutto, relazioni ufficiali e ufficiose sulla partecipazione della Regia aeronautica alla Guerra italo-etiopica del 1935-1936, all'occupazione dell'Albania nell'aprile 1939 e alla Seconda guerra mondiale.

E s e r c i t a z i o n i , bb. 12 (1923-1939). Elenco s.d.

Il fondo, di carattere miscelaneo, contiene direttive, ordini, studi e relazioni su esercitazioni e manovre aeree, aero-terrestri e aero-marittime.

R a i d e c r o c i e r e , bb. 6 e fasc. 13 (specie 1919-1938, con docc. fino al 1998). Inventario 2012-2013.

Il fondo, di carattere miscelaneo, è costituito in prevalenza da carte afferenti a gare, crociere e raid aerei effettuati negli anni 1919-1938. Oltre alla corrispondenza, sono presenti promemoria, relazioni tecniche sul funzionamento e portata dei mezzi aerei, manuali di navigazione aerea di alto mare, rubriche ed elenchi degli equipaggi e delle formazioni di volo, documentazione su spese, rassegna stampa, materiale fotografico, cartoline commemorative, manifesti e locandine. È presente documentazione in spagnolo.

Si segnala che la rappresentazione del fondo è il risultato di un riordinamento “virtuale” (sulla carta), deciso nel corso delle attività di ordinamento e inventariazione svoltesi tra il 2012 e il 2013.

< Crociera aerea del Mediterraneo orientale del 1929 > 1929, fasc. 3. < Crociera aerea Italia-Brasile del 1930-1931 > 1930-1931, con docc. fino al 1997, fasc. 16. < Crociera aerea atlantica del 1933 (del decennale) > 1933, con docc. fino al 1998, fasc. 30. < Raid, crociere e gare aeree 1919-1938 > 1919-1938, con docc. fino al 1991, fasc. 25. Contiene, tra l'altro, documentazione su: transvolata Brindisi-

Atene del 1919 (Francesco de Pinedo); raid aereo Roma-Varsavia del 1919 (Gianino Ancillotto); coppa Gordon Bennett del 1920; raid Roma-Tokyo del 1920 (Arturo Ferrarin e Guido Masiero); coppa Michelin del 1921; crociera aerea delle due Americhe del 1927 (Francesco de Pinedo, Carlo Del Prete e Vitale Zacchetti); crociera aerea dell'Oceano atlantico del 1927 (Charles Lindbergh); crociera aerea New York-Berlino del 1927 (Clarence D. Chamberlin e Charles A. Levine); giornata dell'ala del 1928; crociera del Mediterraneo occidentale del 1928; crociera aerea Italia-Brasile del 1930-1931; crociera aerea atlantica del 1933 (del decennale).

B i l a n c i C o m m i s s a r i a t o p e r l ' a e r o n a u t i c a , M i -
n i s t e r o d e l l ' a e r o n a u t i c a e R e g i a a e r o n a u t i c a ,
bb. 14 (1923-1944). Elenco s.d.

Documentazione, di diversa provenienza, relativa alla situazione finanziaria, allo stato di previsione della spesa e al bilancio del Commissariato per l'aeronautica, del Ministero dell'aeronautica e della Regia aeronautica.

M i s c e l l a n e a E x S I O S , fasc. 49 (1929-1946, con docc. fino al 1982). Elenco analitico 2013.

Carte inserite, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradizionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto produttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni – che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, poi versate all'USAM tra il 1962 e il 1968. Contiene, tra l'altro, rapporti informativi e promemoria su ditte d'interesse aeronautico (1941-1945); documenti sullo stato di previsione della spesa e ripartizione stanziamenti per servizi e capitoli interessanti la Regia aeronautica (a stampa, 1945); istruzioni per l'impiego della truppa nei servizi di ordine pubblico (a stampa, 1945) e per l'esecuzione dei servizi di polizia di frontiera (a stampa, 1946). Inoltre, carte geografiche, in parte del 1929, relative a: Algeria, Asia e India, Canale di Suez ed Egitto, Francia, Grecia, Iraq, Italia e Mediterraneo, Libia, Palestina e Transgiordania, Russia ed Europa settentrionale, Tunisia, Venezuela.

D i s e g n i a r m a m e n t i e m a t e r i a l i a e r o n a u t i c i, bb. 3 (1938-1945). Inventario 2006.

Materiale elaborato dall'Ufficio centrale armamento del Ministero dell'aeronautica. La documentazione è inserita fisicamente nel fondo denominato *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* e descritta nel relativo inventario (bb. 5-7).

A b a c h i p e r i l t i r o d i l a n c i o d a a e r o m o b i l e, regg. 5 (1936-1943). Elenco analitico 2012.

Abachi dell'Istituto per le applicazioni del calcolo del Consiglio nazionale delle ricerche sul tiro di lancio da aeromobile (gittate, velocità, ritardazioni e angoli di caduta) e sul tiro in picchiata, da alta, bassa e media quota (tempi di caduta, gittate, angoli e velocità di caduta).

L'Aeronautica nazionale repubblicana (RSI, 1943-1945)

S o t t o s e g r e t a r i a t o d i S t a t o p e r l ' A e r o n a u t i c a d e l l a R e p u b b l i c a s o c i a l e i t a l i a n a, fasc. 216 (1943-1945, con docc. dal 1942 e fino al 1950). Inventario 2006.

Con due decreti del duce (RSI) del 27 ottobre 1943 furono dichiarate sciolte le Forze armate regie, costituite le Forze armate repubblicane e adottata la legge fondamentale sull'ordinamento di quest'ultime, sottoposte al capo dello Stato della Repubblica sociale italiana, cui spettava l'esercizio del comando sia in tempo di pace, a mezzo del ministro della Difesa nazionale (poi, dal gennaio 1944, delle Forze armate), sia in tempo di guerra, attraverso il capo di Stato maggiore generale. Come organi di vertice delle singole Forze armate della RSI furono creati i sottosegretari di Stato per l'Esercito, per la Marina e per l'Aeronautica, assoggettati al ministro della Difesa nazionale (poi delle Forze armate), carica unita a quella di capo di Stato maggiore generale. Da quest'ultimo dipendevano i capi di Stato maggiore delle tre Forze armate repubblicane, competenti per le questioni operative e ordinamentali e incaricati nei sottosegretariati di Stato, responsabili, a loro volta, di tutte quelle attività di natura politica e amministrativa in precedenza attribuite e svolte dai ministeri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica. Tra l'ottobre e il novembre del 1943 furono gettate le basi per l'organizzazione e il funzionamento dell'Aeronautica nazionale repubblicana. Infatti, il 13

ottobre il sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, il gen. Ernesto Botto (nominato tale il precedente 23 settembre), richiamò tutto il personale già in servizio all'8 settembre 1943, esclusi i graduati e gli avieri di governo; il 21 ottobre al gen. Arrigo Tessari venne affidato l'incarico di liquidare il "vecchio" Ministero dell'aeronautica, mentre Botto avviò i colloqui con i tedeschi che indicarono il loro specifico interesse per i reparti dell'Aeronautica e per l'apparato di supporto; il 9 novembre il ten. col. Giuseppe Baylon venne nominato capo di Stato maggiore dell'ANR; il 23 novembre venne fissato l'assetto provvisorio del Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica, allora con sede a Bassano, poi trasferita a Bellagio. In base a tale ordinamento il Sottosegretariato comprendeva la Segreteria generale (che dal 25 gennaio 1944 venne scissa in Gabinetto e Segreteria particolare), l'Ufficio leggi e decreti, l'Ufficio stampa e propaganda, il Reparto servizi e sette direzioni generali (Personale, Tecnica, dei Servizi, delle Telecomunicazioni, del Demanio, del Commissariato e servizi aeronautici, di Sanità); per soddisfare le richieste tedesche tali direzioni vennero poste alle dipendenze del capo di Stato maggiore dell'ANR, lasciando così al Sottosegretariato un apparato "leggero", finalizzato al coordinamento e ai rapporti con i tedeschi e con le altre istituzioni. Nei primi mesi del 1944 il sottosegretario di Stato per l'Aeronautica ottenne la delega di firma di tutti gli atti concernenti gli affari dell'Amministrazione aeronautica (decreto del ministro delle Forze armate dell'8 marzo 1944) e la facoltà di chiamare o trattenere alle armi, d'autorità, gli ufficiali e sottufficiali della cessata Regia aeronautica, qualora ciò fosse indispensabile per il funzionamento dei servizi aeronautici e, specialmente, di quelli inerenti allo stralcio amministrativo della disciolta Regia aeronautica (decreti del duce della RSI 18 mag. 1944, n. 281 e n. 283). La situazione, chiaramente insoddisfacente, portò, l'8 marzo 1944, alla nomina del gen. Tessari nel duplice ruolo di sottosegretario di Stato e di capo di Stato maggiore dell'ANR, mentre il ten. col. Baylon assunse la carica di sottocapo di Stato maggiore dell'ANR. Una prima riorganizzazione provvisoria vedeva la creazione, il 17 marzo 1944, dell'Ufficio del sottocapo di Stato maggiore ai servizi, cui furono subordinate le segreterie generali Tecnica, del Commissariato e dei servizi aeronautici e del Demanio. L'organizzazione dello Stato maggiore dell'ANR era quindi la seguente: capo di Stato maggiore (Tessari), sottocapo di Stato maggiore (Baylon), Ufficio segreteria, Ufficio del sottocapo di Stato maggiore ai servizi, Ufficio operazioni e informazioni, Ufficio ordinamento e mobilitazione. Il 23 giugno 1944 il ten. col. Baylon cessò dalla carica di sottocapo di Stato maggiore e il 26 luglio Manlio Molfese venne nominato sottosegretario, lasciando Tessari nella carica di capo di Stato maggiore. Nell'agosto 1944 venne decisa una riorganizzazione del Sottosegretariato, che dal 1° settembre si trasferì a Milano: in particolare, la nuova configurazione prevedeva il Gabinetto, la Segreteria particolare, cinque direzioni generali (del Personale militare e delle scuole, dei Personali civili e degli affari generali, dei Servizi del materiale e degli aeroporti, del Genio aeronautico, del Commissariato aeronautico), gli ispettorati per le Telecomunicazioni e l'assistenza al volo, per l'Aviazione civile e il traffico aereo e di Sanità. Sempre nello stesso mese di agosto venne completata la riorganizzazione dello Stato maggiore dell'ANR, articolato su: Segreteria particolare, sottocapo di Stato maggiore, Segreteria dello Stato maggiore, 1° Reparto (uffici Operazioni, Addestramento e artiglieria contraerea, Informazioni, Meteorologico), 2° Reparto (uffici Ordinamento e mobilitazione, Servizi e trasporti, Tecnico, di Commissariato, Demanio e Sanità) e gli uffici del Personale e delle Telecomunicazioni e difesa. Il 6 settembre Baylon venne nominato capo di Stato maggiore, mentre il 22 novembre il gen. Ruggiero Bonomi divenne il nuovo sottosegretario di Stato per l'Aeronautica. Un nuovo ordinamento del Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica venne stabilito con decreto del duce (RSI) 24 ott. 1944,

n. 1038, provvedimento che individuò, come servizi centrali del Sottosegretariato, il Gabinetto, la Direzione generale del personale militare e delle scuole, la Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti, la Direzione generale di commissariato aeronautico, la Direzione generale dei personali civili e degli affari generali, la Direzione generale del genio aeronautico (non contemplata nell'ordinamento del febbraio 1945), l'Ispettorato per le telecomunicazioni e per l'assistenza al volo, l'Ispettorato per l'Aviazione civile ed il traffico aereo (non previsto nell'ordinamento del febbraio 1945), l'Ispettorato di sanità e l'Ufficio centrale tecnico Artiglieria contraerei (poi sostituito dal Comando artiglieria contraerea). Nel maggio 1945 il Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica venne soppresso, come tutte le istituzioni afferenti alla RSI, a seguito della "resa di Caserta", atto formale sottoscritto il 29 aprile 1945, che sancì la fine della Seconda guerra mondiale e la definitiva sconfitta delle Forze armate tedesche, operanti in Italia, e di quelle della Repubblica sociale italiana.

Il fondo, noto anche con le denominazioni *Repubblica sociale italiana*, *Aviazione repubblicana* e *Aeronautica nazionale repubblicana*, è costituito, in prevalenza, dalle carte prodotte dal Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica della Repubblica sociale italiana; carte trasferite all'Ufficio storico della Regia aeronautica subito dopo lo scioglimento della RSI, grazie all'azione dell'allora capo Ufficio, il magg. Luigi Petrucci, che, nell'estate del 1945, riuscì a far inviare, nelle località già sedi di enti e comandi aeronautici repubblicani, un ufficiale a cui venne assegnato il compito di scegliere, raccogliere e spedire a Roma il materiale selezionato; inoltre, lo stesso Petrucci acquisì, nel settembre del 1945, i documenti dell'ANR conservati presso l'Ufficio stampa del Ministero dell'aeronautica, precedentemente trasmessi dal Comando generale Aeronautica Alta Italia. L'articolazione del fondo si basa sull'indice di classificazione adottato dal soggetto produttore; per i documenti senza classificazione d'archivio l'Ufficio storico ha creato, nel passato, le seguenti aggregazioni non originali: *Situazione Aeronautica*, *Ufficio stampa e propaganda*, *Memorie e diario storico*, *Personale* e *Varie*. È presente documentazione in spagnolo e tedesco (in parte con traduzioni in italiano).

< Stato maggiore: costituzione e ordinamento > 1943-1945, fascc. 5. Documentazione sull'attività dello Stato maggiore dell'ANR e del Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica; contiene anche carte sul trasferimento al Nord degli uffici ed enti aeronautici. < Costituzione e scioglimento reparti > 1943-1945, fascc. 16. < Uffici stralcio > 1943-1945, fascc. 11. Documentazione sugli uffici stralcio dell'Aeronautica che avevano il compito di espletare le pratiche giuridico-ammini-

strative e di effettuare le liquidazioni di fatture relative a forniture di prestazioni e di materiali aeronautici. < Rapporti con la Germania > 1942-1945, fascc. 29. La serie è articolata nelle sottoserie *Addetto aeronautico a Berlino e Luftwaffe*. < Rapporti con la Spagna/Addetto aeronautico a Madrid > 1943-1945, fascc. 9. < Situazione personale > 1943-1945, con docc. fino al 1950, fascc. 7. Documentazione sul personale dell'ANR e riguardante, tra l'altro, la dipendenza penale e disciplinare dei militari italiani in servizio presso reparti germanici dislocati in Italia, corsi di aggiornamento, decessi in attività di volo e ricompense al valore militare. < Attività ribelli > 1944-1945, fascc. 9. Contiene documentazione sulle azioni di polizia e di rappresaglia e sul servizio afferente ai lavori dei detenuti. < Artiglieria contraerea, azioni di fuoco > 1944-1945, fascc. 4. < Premi per abbattimento velivoli > 1943-1945, fascc. 6. < Industria aeronautica > 1943-1945, fascc. 4. < Intercettazioni e bollettini radio estere > 1943-1945, fascc. 18. < Ufficio stampa e propaganda > 1943-1945, fascc. 11. Documentazione sull'Ufficio stampa e propaganda del Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica, costituito alla fine del 1943 e promotore di una serie di pubblicazioni propagandistiche quali il settimanale «Ali», organo di stampa ufficiale, e il quindicinale «Folgore», edito per i reparti paracadutisti. < Diario storico e memorie storiche > 1943-1945, fascc. 11. < Situazione Aeronautica [nazionale repubblicana] > 1944, fascc. 7. < Circolari > 1943-1945, fascc. 24. La serie è articolata nelle sottoserie *Circolari relative al personale*, *Circolari relative alla raccolta di materiali e fondi* e *Circolari varie*. < Varie > 1943-1945, fascc. 45. La serie è composta da documentazione non riconducibile a nessuna delle altre serie. Contiene, tra l'altro, carte su: reparti e personale dell'ANR, addetti aeronautici in Germania e in Spagna, gestione del materiale aeronautico, rapporti con le altre istituzioni della RSI, relazioni e accordi italo-tedeschi nel settore aeronautico, pagamenti alle ditte fornitrici.

L'Aeronautica militare (dal 1946)

Organi consultivi e centrali

C o n s i g l i o s u p e r i o r e d i a e r o n a u t i c a , bb. 11 e voll. 17 (1948-1951).

Istituito con il d.lg. 14 apr. 1948, n. 1011, ratificato poi con l. 31 gen. 1953, n. 72, il Consiglio superiore di aeronautica era l'organo consultivo del ministro della Difesa per tutti gli affari relativi all'Aeronautica militare e all'Aviazione civile, sostituendo, in tale mansione, i precedenti organi consultivi del ministro dell'Aeronautica, ossia il Consiglio dell'aria, il Comitato superiore di aeronautica e il Comitato per i progetti di velivoli, delle installazioni di bordo e delle armi, soppressi dallo stesso provvedimento dell'aprile 1948. I componenti del Consiglio superiore erano nominati con decreto del capo dello Stato, su proposta del ministro della Difesa e, in genere, le cariche di presidente e di vice presidente furono ricoperte, rispettivamente, dall'ufficiale generale dell'Arma aeronautica più elevato in grado o più anziano, e da un generale di squadra aerea, mentre tra i membri ordinari era previsto anche il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. Il Consiglio poteva deliberare in riunione plenaria, oppure diviso in sezioni (Sezione per gli argomenti di carattere organico-amministrativo e Sezione per gli argomenti di carattere tecnico) o, ancora, riunito in comitato; la designazione degli affari da esaminare in riunione plenaria era stabilita dal presidente o decisa direttamente dal ministro della Difesa; quest'ultimo, poi, di propria iniziativa o su proposta del presidente, poteva disporre i casi in cui il Consiglio dovesse riunirsi in comitato. Tra le materie per le quali era obbligatorio richiedere il parere del Consiglio quelle relative a: ordinamenti e preparazione organica e bellica dell'Aeronautica militare; schemi di provvedimenti legislativi e di decreti sugli ordinamenti aeronautici militari e civili; progetti e programmi su nuovi velivoli, motori, armamenti e installazioni di bordo; progetti, ritrovati e invenzioni di notevole importanza tecnico-militare; produzione del materiale aeronautico e necessità tecnico-aeronautiche militari e civili; radiazioni di velivoli, motori e di materiale di dotazione; indirizzi e progetti di massima sull'organizzazione dei servizi a terra concernenti anche l'efficienza e lo sviluppo dei mezzi di lavoro per la riparazione dei velivoli, motori e installazioni di bordo. Il Consiglio venne abolito con la l. 9 gen. 1951, n. 167, che, nel contempo, istituì il Consiglio superiore delle Forze armate.

< Verbalì adunanze > 1948-1951, voll. 17. I volumi contengono, in ordine cronologico, i verbali delle adunanze che riportano i pareri deliberati dal Consiglio, il riassunto delle discussioni e i risultati delle votazioni (compresa la posizione della minoranza o delle minoranze); in caso di discussioni afferenti a progetti di nuovi velivoli, di trasformazione di velivoli esistenti o, in genere, riguardanti importanti argomenti di natura tecnica, al verbale è allegato anche un rapporto tecnico circostanziato. < Fascicoli adunanze > 1948-1951, bb. 11. Ordinati cronologicamente, i fascicoli sono formati da: copia del verbale dell'adunanza, minuta della lettera di

trasmissione del verbale, documentazione varia a supporto dei lavori (ad esempio, promemoria, bozze di contratti, relazioni tecniche), corrispondenza con l'ente o il soggetto richiedente il parere e copia del parere deliberato.

Per documentazione sui membri del Consiglio superiore di aeronautica vedi anche, di seguito, *Consiglio superiore delle Forze armate, Sezione Aeronautica, Membri della Sezione Aeronautica*.

C o n s i g l i o s u p e r i o r e d e l l e F o r z e a r m a t e , S e - z i o n e A e r o n a u t i c a , bb. 316, voll. 362 e reg. 1 (1951-1997, con docc. dal 1944 e con dati fino al 2000).

Il Consiglio superiore delle Forze armate venne istituito, quale organo consultivo del ministro della Difesa, con la l. 9 gen. 1951, n. 167, provvedimento che, contemporaneamente, abolì il Consiglio superiore di marina, il Consiglio dell'Esercito e il Consiglio superiore di aeronautica. Il nuovo organo doveva fornire pareri, in alcuni casi obbligatori, sulle questioni di particolare rilievo attinenti alle Forze armate, tra cui: ordinamenti militari e preparazione organica e bellica delle Forze armate; clausole di carattere militare da includere nei trattati e nelle convenzioni internazionali; proposte da trasmettere al Ministero del tesoro per la formazione dello stato di previsione del dicastero della Difesa (per ciascun esercizio finanziario); schemi di provvedimenti legislativi e regolamentari, predisposti dal ministro della Difesa, in materia di disciplina militare, di ordinamento delle Forze armate, di stato e avanzamento degli ufficiali e dei sottufficiali, di reclutamento del personale militare, di organici del personale civile e militare; programmi sugli armamenti terrestri, navali e aerei e, ancora, sui grandi approvvigionamenti. Il Consiglio doveva sedere in riunione plenaria per discutere gli affari che coinvolgevano più di una Forza armata, mentre quelli collegati a una sola Forza armata dovevano essere esaminati nell'ambito di specifiche sezioni (Esercito, Marina e Aeronautica), ognuna delle quali era costituita dai membri ordinari e straordinari della rispettiva Forza armata. Il presidente del Consiglio superiore, i presidenti e i vice presidenti di sezione erano nominati con decreto del presidente della Repubblica, su proposta del ministro della Difesa; i membri ordinari erano nominati con decreto del ministro della Difesa, su proposta del rispettivo presidente di sezione. In particolare, a seguito delle modifiche della legge istitutiva, introdotte con il d.p.r. 18 nov. 1965, n. 1478, membri ordinari del Consiglio superiore erano il generale dell'Esercito, l'ammiraglio e il generale dell'Aeronautica, in servizio permanente effettivo, più elevati in grado o più anziani nel rispettivo ruolo; tali ufficiali avevano le funzioni di presidente di sezione e, a quello più elevato in grado o di maggiore anzianità, spettava la carica di presidente del Consiglio. Inoltre, tra gli altri membri ordinari erano annoverati i capi di Stato maggiore delle tre Forze armate e, come membri straordinari, erano previsti i comandanti delle grandi unità terrestri, navali e aeree, i comandanti generali dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, gli ispettori d'arma dell'Esercito, dei corpi del Genio navale, delle Armi navali e del Genio aeronautico, i comandanti militari territoriali dell'Esercito, i comandanti in capo di dipartimento marittimo, i comandanti militari marittimi autonomi, i comandanti di ZAT e di Aeronautica. Il Consiglio fu oggetto di successive modifiche con la l. 8 mar.

1968, n. 176, la l. 1 giu. 1977, n. 337, il d.lg. 28 dic. 1998, n. 496, e il d.p.r. 25 ott. 1999, n. 556; provvedimento, quest'ultimo, che abrogò quasi tutta la legge istitutiva del 1951 e, nello specifico, gli artt. 4-15, attinenti alla composizione, alle attribuzioni e al funzionamento dell'organo. La legge del 1951 venne poi interamente cancellata con il d.lg. 15 mar. 2010, n. 66, relativo al codice dell'ordinamento militare, che, all'art. 23, riconfermava sia l'esistenza del Consiglio superiore delle Forze armate, definito quale organo di alta consulenza del ministro della Difesa, sia l'obbligatorietà del suo parere, rimandando la disciplina delle sue attribuzioni, composizione e funzionamento a specifico regolamento. Nel 2013, però, a norma dell'art. 5, della l. 31 dic. 2012, n. 244, il Consiglio superiore delle Forze armate venne definitivamente soppresso.

L'archivio è stato versato all'USAM, in diverse fasi, nel 1993-1994, in occasione del trasferimento del Consiglio superiore delle Forze armate (Sezione Aeronautica) dai locali situati a Roma, in via dei Pontefici n. 3, a Palazzo dell'Aeronautica.

< Verbalì adunanze > 1951-1991, voll. 362. I volumi contengono, in ordine cronologico, i verbalì delle adunanze che riportano i pareri deliberati dalla Sezione Aeronautica. < Ordini del giorno delle adunanze > 1991-1997, b. 1. < Fascicoli adunanze > 1951-1984, bb. 308. Nei fascicoli, ordinati cronologicamente, sono conservati, in genere, copia del verbale, minuta della lettera di trasmissione del verbale, documentazione di supporto per l'adunanza (ad esempio, promemoria, bozze di contratti, relazioni tecniche), corrispondenza con l'ente o il soggetto richiedente il parere e il parere finale. < Carteggio Consiglio superiore delle Forze armate > 1951-1982 ca, con docc. dal 1948, bb. 6. Comprende, tra l'altro, bozze e copie dei verbalì delle adunanze plenarie del Consiglio superiore. < Membri della Sezione Aeronautica > 1951-1982 ca, con docc. dal 1944 e con dati fino al 2000, b. 1 e reg. 1. Fascicoli nominativi intestati ai membri della Sezione Aeronautica e, in minima parte, ai rappresentanti della Forza armata già membri del Consiglio superiore di aeronautica. Inoltre, è presente un registro, curato dalla Segreteria permanente del Consiglio superiore delle Forze armate, che riporta, per i presidenti del Consiglio e per i presidenti e vicepresidenti delle sue sezioni, informazioni sul grado, la data di nomina e gli estremi cronologici delle cariche rivestite nell'ambito dell'organo consultivo.

STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA MILITARE

Nell'ambito della nuova cornice istituzionale e con l'unificazione del settore militare, sancita dal d.c.p.s. 4 feb. 1947, n. 17, istitutivo del Ministero della difesa, al capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare (denominazione assunta dalla Regia aeronautica dal 18 giugno 1946) furono assegnate le funzioni di: presiedere all'organizzazione, alla preparazione, all'efficienza e all'impiego della Forza armata aerea, assumendosene, di fronte al ministro, la relativa responsabilità; sovrintendere agli studi sulle costruzioni aeronautiche, sulle armi e sugli apprestamenti e, ancora, a tutte le questioni riguardanti il personale e il materiale dell'Aeronautica; indicare le direttive in relazione ai fondi stanziati sul bilancio per i programmi dell'attività aerea; esercitare, per incarico del ministro a cui doveva riferire, le funzioni ispettive sulle Forze aeree, sulle scuole e sui servizi della Forza armata; elaborare il programma delle attività tecnico-militari, la cui realizzazione spettava, nei settori di specifica competenza, agli enti centrali del dicastero, allora coordinati dal segretario generale dell'Aeronautica. Per supportare, in modo più efficace, lo svolgimento di tali compiti, nel settembre del 1947 venne introdotta una nuova configurazione dell'organo di vertice, basata su: Segreteria; 1° Reparto operazioni; 2° Reparto ordinamento; 3° Reparto servizi; Ufficio I (Informazioni); Ufficio studi (istituito nel marzo 1947); Ufficio storico. Inoltre, nel novembre dello stesso anno, venne affidato allo Stato maggiore (e, nello specifico, alla sua Segreteria) il disimpegno del servizio cifra dello stesso Stato maggiore e del Ministero della difesa-Aeronautica. Negli Anni Cinquanta lo Stato maggiore rimaneva strutturato sempre su tre reparti (1° Reparto operazioni e addestramento, 2° Reparto ordinamento e 3° Reparto servizi tecnici e logistici) e, tra le variazioni introdotte, di rilievo furono quelle attinenti all'istituzione della carica del capo del Servizio ispettivo dello SMAM, sottoposta al capo di Stato maggiore e che sostituiva l'ispettore delle Forze aeree; al passaggio della Scuola di guerra aerea, dell'Accademia aeronautica e della Scuola di applicazione sotto le dipendenze dirette dello Stato maggiore, con il conseguente venir meno, su tali istituti, delle mansioni ispettive assegnate all'Ispettorato delle scuole (creato nel 1949); alla costituzione del Comando generale della difesa antiaerea territoriale, con sede a Roma e assoggettato allo Stato maggiore; alla creazione del Centro consultivo studi e ricerche, sempre dipendente dallo Stato maggiore e responsabile su tutte le materie connesse agli sviluppi scientifici e tecnici in campo aeronautico. La circ. dello Stato maggiore dell'Aeronautica 7 gen. 1963, prot. n. 86/241, stabilì per lo stesso Stato maggiore questo nuovo schema ordinamentale: capo di Stato maggiore, con alle dirette dipendenze la Segreteria particolare e il Servizio ispettivo; sottocapo di Stato maggiore; Reparto segreteria e affari generali (già Segreteria generale e che ora inquadrava anche l'Ufficio storico e l'Ufficio statistica, meccanografia e ricerca operativa); 1° Reparto operazioni e addestramento; 2° Reparto ordinamento e personale; 3° Reparto materiali e servizi (che, nel 1964, assumeva la denominazione di 3° Reparto logistica); SIOS (Servizio informazioni operative e situazioni). Nel quadro del riordinamento degli Stati maggiori di Forza armata, attuato dal d.p.r. 18 nov. 1965, n. 1477, le prerogative dello Stato maggiore dell'Aeronautica furono oggetto di una nuova disciplina e, in particolare, all'organo di vertice vennero assegnati: la definizione dell'organizzazione della difesa aerea e il coordinamento dell'impiego di tutti i mezzi che ad essa concorrevano, ivi compresi quelli messi a disposizione delle altre Forze armate; la guida dell'alta direzione tecnico-operativa e di controllo dell'intero traffico aereo; la predisposizione, in caso di emergenza e in coordinamento con gli altri organi competenti, dei piani per l'impiego dell'Aviazione civile; la trattazione delle questioni di carattere aeronautico e di Forza armata già di competenza del disciolto Ufficio del segretario

generale dell'Aeronautica. Tra le prime conseguenze della risistemazione del comparto Difesa stabilita con la normativa del 1965, ci fu il trasferimento, nel 1966, del Reparto servizi centrale AM, del Centro meccanografico e dell'Ufficio benessere dalle dipendenze dell'Ufficio del segretario generale dell'Aeronautica al Reparto affari generali dello Stato maggiore. L'adeguamento della struttura dell'organo di vertice dell'Aeronautica alle disposizioni del 1965 venne poi perfezionato con la circ. Stato maggiore dell'Aeronautica (2° Reparto), 13 dic. 1967, prot. n. SMA/21/2932/R/G2-2; con tale provvedimento, in vigore dal 1° gennaio 1968, lo Stato maggiore venne così modificato: Segreteria particolare del capo di Stato maggiore, Ufficio degli ufficiali a disposizione del capo di Stato maggiore, Ufficio servizio ispettivo e Ufficio storico, strutture poste alle dirette dipendenze del capo di Stato maggiore; Segreteria generale, Segreteria speciale e Ufficio studi e piani speciali, articolazioni assoggettate al sottocapo di Stato maggiore; 1° Reparto ordinamento e personale (già 2° Reparto ordinamento e personale); 2° Reparto SIOS; 3° Reparto piani e operazioni (già 1° Reparto operazioni e addestramento); 4° Reparto logistica; 5° Reparto affari generali (nato dall'evoluzione del Reparto segreteria e affari generali). La configurazione del gennaio 1974 confermava, in linea generale, quella vigente dal gennaio 1968. Le uniche variazioni significative riguardavano: la presenza dell'Ufficio dell'ispettore alle Forze aeree, posto alle dirette dipendenze del capo di Stato maggiore; l'Ufficio storico, ora dipendente dal sottocapo di Stato maggiore, mentre, in precedenza, era stato prima incardinato nel 5° Reparto affari generali e, poi, dal maggio del 1968, sottoposto al capo di Stato maggiore; l'Ufficio pianificazione e programmazione finanziaria, fuori dai reparti e non previsto nel 1968. Con circ. Stato maggiore dell'Aeronautica militare (1° Reparto ordinamento), 21 mag. 1976, prot. n. SMA 11/2601/G-51/2-1/51, la 6ª Sezione documentazione informazione tecnico scientifica, inquadrata nel 3° Ufficio del 5° Reparto, venne sciolta e il suo Laboratorio microfilm transitò alle dipendenze del capo della Segreteria generale, assumendo, nel contempo, la denominazione di Centro microfotoriproduzione dello SMA. Al Centro furono assegnati i compiti di riprodurre, su microfilm, il carteggio dello Stato maggiore destinato alla "conservazione", di costituire una "filмотeca centrale di archivio" per lo Stato maggiore e di rendere tale documentazione facilmente accessibile ai reparti e uffici dello Stato maggiore. In aggiunta, la disposizione del maggio 1976 procedeva alla sistemazione delle biblioteche della Forza armata, che segnò il passaggio della Biblioteca centrale dello SMA dal Reparto servizi centrale dell'AM all'Ufficio storico. Nel 1982 l'articolazione prevista si basava su: 1° Reparto ordinamento e personale; 2° Reparto SIOS; 3° Reparto piani e operazioni; 4° Reparto logistica; 5° Reparto affari generali; Ufficio pianificazione generale e programmazione bilancio; Ufficio rappresentanza militare e promozione umana e sociale; Ufficio telecomunicazioni, elettronica e assistenza al volo (a titolo sperimentale). Nel 1986 lo Stato maggiore venne così organizzato: capo di Stato maggiore, con alle dirette dipendenze la Segreteria particolare, l'Ufficio dell'ispettore alle Forze aeree, il consigliere affari giuridici e l'aiutante di volo; sottocapo di Stato maggiore, con alle dirette dipendenze le segreterie Particolare e Generale, l'Ufficio collegamento con l'industria, l'Ufficio storico e l'ufficiale addetto; 1° Reparto ordinamento e personale; 2° Reparto SIOS; 3° Reparto piani e operazioni; 4° Reparto logistica; 5° Reparto affari generali; 6° Reparto telecomunicazioni, elettronica, informatica ed assistenza al volo (di nuova costituzione e nato dall'esperienza dell'Ufficio telecomunicazioni, elettronica e assistenza al volo); inoltre, erano ancora presenti, a completamento della struttura di vertice, gli uffici Pianificazione generale e programmazione bilancio e Rappresentanza militare e promozione umana e sociale.

1° REPARTO OPERAZIONI poi 3° REPARTO PIANI E OPERAZIONI

L'ordinamento dello Stato maggiore (ora denominato dell'Aeronautica militare) del settembre 1947 prevedeva tre reparti, tra cui il 1° Reparto operazioni, articolato in 1ª Sezione operazioni e addestramento, 2ª Sezione assistenza traffico aereo e 3ª Sezione fotocartografica. Al Reparto spettavano le seguenti competenze: piani operativi e impiego bellico dell'Aeronautica; studi e direttive generiche per l'organizzazione e l'esercizio dei collegamenti radio e filo e per la rete meteorologica, ai fini della sicurezza del volo; studi e direttive per l'organizzazione, funzionamento e utilizzazione del servizio cartografico, fotografico e aerofotogrammetrico dell'Aeronautica militare. Nello specifico, la 2ª Sezione assistenza traffico aereo doveva elaborare direttive su: organizzazione, esercizio e utilizzazione del servizio assistenza del traffico aereo e soccorso, sia in pace che in guerra; organizzazione ed esercizio della rete militare radiotelegrafica, uso e impiego dei nuovi mezzi radio; aggiornamento della regolamentazione sulle comunicazioni radiotelegrafiche e a filo di natura operativa; costruzione di nuovi collegamenti, preparazione delle norme sulla tutela del segreto e per l'inoltro dei dispacci. Inoltre, alla Sezione erano demandati la gestione del servizio telefonico, telescrivente e cifra per lo Stato maggiore; il controllo del traffico cifra e la cura della relativa statistica; la formazione, per i comandi e reparti aeronautici, delle tabelle sulla dotazione dei materiali per i collegamenti radio e filo. Dal 1948 il 1° Reparto assumeva la denominazione di 1° Reparto operazioni e addestramento e veniva articolato sulle sezioni Operazioni e addestramento, Telecomunicazioni, Fotocartografica e Impiego. A quest'ultima Sezione (identificata come 3ª) spettava la competenza sugli incidenti di volo, esercitata attraverso l'elaborazione di norme e linee guida (finalizzate alla prevenzione), la compilazione di note informative per il capo di Stato maggiore e, dal 1952, con la pubblicazione del periodico «Notiziario sicurezza del volo» (poi rivista «Sicurezza del volo»). Nello schema ordinativo dell'organo di vertice della Forza armata introdotto il 7 gennaio 1963, con la circ. dello Stato maggiore prot. n. 86/241, il 1° Reparto veniva articolato in Ufficio 1° piani, Ufficio 2° operazioni, Ufficio 3° addestramento, Ufficio 4° sicurezza del volo e Ufficio 5° elettronica e assistenza al volo, quest'ultimo trasformato, già nel 1964, in Ufficio 5° telecomunicazioni, elettronica e assistenza al volo. In particolare, all'Ufficio 4° sicurezza del volo venivano attribuiti i seguenti compiti: studio e individuazione, sulla base delle esigenze addestrative ed operative dei reparti di volo e missilistici, delle condotte atte a prevenire il verificarsi degli incidenti al personale e al materiale; studio dei nuovi materiali, sistemi, procedure ed equipaggiamenti ai fini della sicurezza del volo; attività d'informazione e di propaganda per mantenere nel personale viva ed elevata la coscienza della sicurezza del volo; investigazione e analisi degli incidenti aerei o missilistici, con l'obiettivo di determinare le cause che li avevano originati o che avevano contribuito al loro verificarsi e, di conseguenza, di acquisire le informazioni necessarie per l'adozione di efficaci misure di prevenzione; raccolta degli elementi statistici sugli incidenti, al fine di ricercare la correlazione dei fattori comuni e identificare le misure correttive; espletamento, in campo internazionale, delle funzioni di "agenzia nazionale" per la sicurezza del volo, per quanto riguardava l'attività delle tre Forze armate. Sempre il 7 gennaio 1963, lo Stato maggiore emanava un'altra circolare, con prot. n. 88/241, in base alla quale furono effettuati, all'interno dello stesso Stato maggiore, alcuni trasferimenti di attribuzioni. In particolare, il 1° Reparto acquisì, dal soppresso Ufficio coordinamento, la trattazione degli affari riguardanti la designazione dei comandanti dei reparti di volo e missilistici (esclusi i comandanti di squadriglia e di gruppo non autonomo). Nel contempo, perse sia le prerogative, di natura tecnica, sulle questioni cartografiche e di costruzione delle carte

geografiche (che transitavano al 3° Reparto), sia la responsabilità sul rilascio delle autorizzazioni relative ai rilievi aerofotografici e alla divulgazione dei documenti fotografici (che passava al SIOS). Con la circ. Stato maggiore dell'Aeronautica (2° Reparto), 13 dic. 1967, prot. n. SMA/21/2932/R/G2-2, il 1° Reparto operazioni e addestramento veniva trasformato in 3° Reparto piani e operazioni, articolato su cinque uffici: 1° Ufficio piani; 2° Ufficio operazioni; 3° Ufficio addestramento; 4° Ufficio sicurezza al volo; 5° Ufficio elettronica e assistenza al volo. Tale configurazione veniva, in linea generale, confermata nel 1974, ad eccezione della denominazione del 5° Ufficio, modificata in 5° Ufficio telecomunicazioni elettroniche e assistenza al volo. La competenza sulla sicurezza del volo rimaneva sempre al 4° Ufficio che veniva però suddiviso nelle seguenti sezioni: 1ª Sezione investigazione, istruttoria di volo e statistica; 2ª Sezione norme e regolamenti relativi a incidenti di volo; 3ª Sezione materiali e mezzi di prevenzione e sopravvivenza; 4ª Sezione prevenzione e sopravvivenza personale, corsi. Inoltre, il 4° Ufficio riceveva nuove mansioni tra cui quelle concernenti la partecipazione alle commissioni d'inchiesta per gli incidenti di volo agli aeromobili civili; l'esame e la trattazione, in collaborazione con gli uffici specificatamente competenti, dei problemi giuridico-amministrativi connessi agli incidenti di volo; la cura dei contatti con le autorità dello Stato per la trattazione di questioni connesse agli incidenti di volo e, nello specifico, per gli aspetti interessanti il settore penale, civile e amministrativo. Nella configurazione del 1982 il 3° Reparto piani e operazioni subì una contrazione dei suoi uffici, diminuiti al numero di quattro (1° Ufficio piani, 2° Ufficio operazioni, 3° Ufficio addestramento e 4° Ufficio sicurezza), mentre rimaneva competente sulle materie relative a: partecipazione nella definizione della politica militare e della dottrina della Forza armata; elaborazione dei piani operativi e delle dottrine d'impiego dell'Aeronautica, in dipendenza delle necessità di difesa del territorio nazionale, degli impegni internazionali assunti e dello sviluppo tecnico dei mezzi; determinazione delle azioni atte al conseguimento delle capacità operative delle Forze operative e tattiche nonché dei comandi e degli organi di controllo; pianificazione e coordinamento delle attività addestrative dei reparti e comandi, anche in correlazione con la sicurezza del volo e la prevenzione degli incidenti; studio e pianificazione dell'impiego operativo dei sistemi di collegamento e di controllo, delle esigenze connesse con la guerra elettronica, dell'utilizzazione e controllo dello spazio aereo.

I n c i d e n t i d i v o l o , bb. 397 (1949-1980). Elenchi analitici s.d.

Si tratta del terzo, e ultimo, aggregato del complesso documentario tradizionalmente denominato *Incidenti di volo*. Il presente nucleo, frutto dei versamenti periodici effettuati dall'Ispettorato per la sicurezza del volo a partire dal 1999, è l'unico ad avere le caratteristiche di archivio in senso proprio, essendo stato prodotto dall'articolazione che, al di là delle modifiche nominative, dal 1948 ha svolto le attività investigative e preventive in materia di incidenti di volo coinvolgenti la Forza armata; articolazione sostituita, nel 1991, dall'Ufficio dell'ispettore per la sicurezza del volo (dal 1995 Ispettorato). Infatti, i fascicoli, tutti nominativi, sono il risultato dell'azione dell'Ufficio sicurezza, inserito, fino al 1962, nella 3ª Sezione

impiego del 1° Reparto operazioni e addestramento; Ufficio poi trasformato, nel 1963, in Ufficio 4° sicurezza volo, sempre inquadrato nel 1° Reparto; per gli anni 1967/1968-1980, il soggetto produttore è ancora il 4° Ufficio sicurezza volo, collocato nel 3° Reparto piani e operazioni, denominazione, quest'ultima, assunta dal 1° Reparto operazioni e addestramento nel dicembre 1967. I fascicoli del 1949 presentano ancora un carattere miscelaneo, visto che riuniscono carte di diversa provenienza; dagli Anni Cinquanta iniziano le vere e proprie pratiche, organizzate in modo omogeneo, raggruppate in serie annuali, strutturate, dalla metà degli Anni Sessanta, in ulteriori suddivisioni interne, secondo materie indicate dal "titolario" adottato nel 1964 dall'Aeronautica militare (incidenti di volo avvenuti con aerei dell'Aeronautica, con aerei di altre Forze armate, con aerei militari stranieri, con aerei civili nazionali, con aerei civili stranieri, ecc.). Le carte consentono di ricostruire il complicato procedimento che seguiva (segue) all'incidente di volo, costituito da una serie di azioni finalizzate sia a supportare l'inchiesta dell'Aeronautica (di carattere solo tecnico-amministrativo), sia a migliorare le misure di prevenzione nel campo della sicurezza del volo; e, ancora, testimoniano i rapporti con gli organi giurisdizionali e amministrativi dello Stato competenti per la trattazione degli incidenti di volo, visto che quest'ultimi, produttivi di danni a persone e cose, potevano (possono) provocare conseguenze in campo giuridico di ordine diverso (penali, civili e amministrative). Per quanto concerne il contenuto delle unità archivistiche, oltre alla corrispondenza, è presente il rapporto tecnico-militare sull'incidente, composto da documenti con informazioni generali (reparto di appartenenza del pilota, tipo di velivolo, località e data dell'incidente, aeroporto di partenza e scopo del volo), la descrizione dell'incidente, le considerazioni e il giudizio finale, con allegato materiale fotografico e materiale cartografico; inoltre, sono conservate le relazioni tecniche, mediche e dei comandanti della linea gerarchica.

Vedi anche: Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923), *Incidenti di volo 1910-1922*, pp. 180-181; La Regia aeronautica (1923-1946), *Raccolte e miscellanee, Incidenti di volo 1923-1946*, p. 253.

2° REPARTO ORDINAMENTO poi 1° REPARTO ORDINAMENTO E PERSONALE

Nel settembre 1947 la configurazione attribuita allo Stato maggiore (ora denominato dell'Aeronautica militare), prevedeva tre reparti tra cui il 2° Reparto ordinamento, composto dalla 1ª Sezione ordinamento, dalla 2ª Sezione personale e dalla 3ª Sezione mobilitazione, e competente sull'ordinamento, le attribuzioni, gli organici dei comandi, reparti, enti e servizi dell'Aeronautica; sul fabbisogno, situazione e assegnazione del personale ai reparti e agli enti; sugli studi, direttive e norme relative alla mobilitazione del personale aeronautico. La circ. dello Stato maggiore dell'Aeronautica 7 gen. 1963, prot. n. 86/241, mutava la denominazione del 2° Reparto ordinamento in quella di 2° Reparto ordinamento e personale, articolato su quattro uffici: Ufficio 1° piani; Ufficio 2° ordinamento del personale; Ufficio 3° fabbisogni e organici; Ufficio 4° giuridico finanziario. Nella stessa data del 7 gennaio 1963, lo Stato maggiore adottava un'ulteriore circolare, con prot. n. 88/241, che sanciva una serie di trasferimenti di attribuzioni nell'ambito dello stesso Stato maggiore. In particolare, il 2° Reparto riceveva, dal soppresso Ufficio coordinamento, la competenza afferente all'elaborazione delle direttive sull'utilizzazione del personale negli incarichi speciali; riassunse la mansione di trattare, con la Direzione generale per il personale militare, tutte le pratiche ordinarie relative al personale. In generale, gli ordinamenti degli Anni Sessanta attribuirono al 2° Reparto le seguenti competenze: elaborazione degli studi sull'ordinamento ed emanazione delle direttive sull'organizzazione dell'Aeronautica; impostazione degli studi sul reclutamento, sulla formazione, sulla distribuzione e sulla gestione del personale; impostazione degli studi ed emanazione delle direttive sullo stato giuridico del personale; coordinamento dell'attività di bilancio e adozione delle direttive ad esso connesse; emanazione delle disposizioni per la tenuta e il ruolo del personale in congedo; definizione dei fabbisogni di mobilitazione e dei richiami imposti da esigenze varie. Con la circ. dello Stato maggiore dell'Aeronautica (2° Reparto), 13 dic. 1967, prot. n. SMA/21/2932/R/G2-2, il 2° Reparto ordinamento veniva trasformato, a far data dal 1° gennaio 1968, in 1° Reparto ordinamento e personale, così organizzato: 1° Ufficio piani; 2° Ufficio stato, avanzamento e reclutamento; 3° Ufficio organici e fabbisogni; 4° Ufficio giuridico e finanziario; 5° Ufficio ordinativo legale. L'ordinamento del 1974 articolava il 1° Reparto su cinque uffici (1° Ufficio piani, 2° Ufficio reclutamento, stato, avanzamento e formazione del personale, regolamentazione, 3° Ufficio fabbisogni ed organici, 4° Ufficio giuridico finanziario, 5° Ufficio giuridico legale) e gli affidava il compito di: emanare i provvedimenti ordinativi relativi agli enti centrali e ai comandi, reparti, enti e servizi dell'Aeronautica; determinare gli organici degli enti centrali e dei comandi, reparti, enti e servizi aeronautici ed elaborare i piani relativi al fabbisogno, distribuzione ed impiego del personale; studiare le criticità connesse allo stato giuridico, al reclutamento, all'avanzamento e al governo del personale; esaminare i programmi delle scuole per la formazione e la specializzazione del personale non del ruolo naviganti; proporre e impartire direttive sul trattamento economico e sulle indennità spettanti al personale; emanare direttive sulla corretta applicazione delle norme, dei benefici combattentistici, delle onorificenze e ricompense; studiare gli elementi di diritto necessari per la giusta impostazione legale delle pratiche ordinarie di carattere generale, concernenti gli enti e il personale.

Per altre carte del Reparto, caratterizzate dagli stessi criteri di formazione e sedimentazione, vedi *La Regia aeronautica (1923-1946), Organi consultivi e centrali, Stato maggiore della Regia aeronautica, 2° Reparto ordinamento e*

mobilitazione poi Ordinamento e servizi logistici poi Ordinamento, in particolare 1^a Divisione ordinamento poi 1^a Sezione ordinamento, Carteggio per categorie annuali, pp. 212-213.

C a r t e g g i o g e n e r a l e , fasc. 826 (1947-1975, con docc. dal 1943). Inventario 2011.

L'archivio appartiene ai complessi documentari tradizionalmente noti come *SMA 1° Reparto (1° versamento)* e *SMA 1° Reparto (2° e 3° versamento)*, trasferiti all'USAM nel 1990, 1997 e 1999, dal principale soggetto produttore delle carte, ossia il 1° Reparto ordinamento e personale, denominazione acquisita dal 2° Reparto ordinamento e mobilitazione a partire dal dicembre 1967; lo stesso ente versante ha probabilmente assunto, in passato, anche una funzione di raccolta di carte con diversi contesti di provenienza, come testimoniato dalla presenza, sebbene esigua, di unità archivistiche collegate a vari soggetti produttori, afferenti sempre alla Forza armata. Sono presenti tre diversi sistemi di sedimentazione dei fascicoli: serie annuali, internamente suddivise in sottoserie collegate all'argomento (anni 1947-1950); serie basate su voci di classificazione connesse a tematiche (anni vari); serie annuali senza ulteriori sotto-articolazioni (anni 1965-1975). Al di là dei diversi criteri di organizzazione delle carte, quest'ultime riguardano, di massima, temi relativi a: personale (organici, inquadramento, stato giuridico, assegnazioni, trasferimenti, addestramento, riconoscimenti combattentistici); prigionieri di guerra; enti centrali, comandi, reparti, unità, servizi e uffici (costituzione, organizzazione, attribuzioni, trasformazione e soppressione); esercitazioni; attività addestrativa in cooperazione con l'Esercito e programmi di cooperazione aeronavale; istituti di formazione; circoscrizioni aeroportuali e aeroporti (classifica, denominazione e servizi); depositi e magazzini aeronautici; Aviazione civile; cooperazione dell'Aeronautica con altri Paesi e missioni all'estero; organizzazione della difesa nei Paesi stranieri. Per quanto concerne le tipologie documentarie sono conservati, in prevalenza: corrispondenza, disposizioni, rapporti, relazioni tecniche e confidenziali, promemoria, specchi riassuntivi, materiale fotografico, cartografico, iconografico e a stampa. È presente documentazione in francese e inglese.

Carteggio per categorie annuali (1947-1950):

< 1947 > 1947, con docc. dal 1946 e fino al 1948, fascc. 51. La serie è articolata nelle sottoserie *Aeroporti: pratiche varie, Costituzioni e scioglimenti reparti, Comando aeronautica 4^a ZAT e Servizio soccorso: pratiche varie.* < 1948 > 1948, con docc. dal 1943 e fino al 1949, fascc. 47. La serie è articolata nelle sottoserie *Movimenti reparti velivoli, Cooperazione aeronavale, Situazione velivoli: pratiche varie, Informazioni Stati esteri: pratiche varie, Costituzioni e scioglimenti enti e reparti, Aeronautica Sicilia, Sardegna, 4^a ZAT. Varia e Esercitazioni di soccorso.* < 1949 > 1949, con docc. dal 1946 e fino al 1950, fascc. 106. La serie è articolata nelle sottoserie *Velivoli: assegnazione ai reparti, Divieti sorvoli. Manifestazioni aeree. Efficienza linea, Cooperazione aeronavale, Informazioni e comunicazioni Ufficio I e Carabinieri. Ricorsi Consiglio di Stato, Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile (OACI). Traffico internazionale. Indisciplina volo. Inchieste, Aeroporti: pratiche collettive, Aeroporti italiani: pratiche varie, Addestramento. Cooperazione aeronavale e aeroterrestre, Addestramento. Efficienza velivoli, Addestramento. Soccorso aereo, Lavori demaniali aeroporti. Infrastrutture varie e Addestramento. Programmi volo; abilitazioni; incidenti.* < 1950 > 1950, con docc. fino al 1959, fascc. 112. La serie è articolata nelle sottoserie *Difesa ABC. Utilizzazione caverne, Velivoli. Assegnazione all'Aero club d'Italia, Velivoli. Situazione efficienza, Somalia: pratiche varie, Informazioni Stati esteri, Cooperazione aeroterrestre e aeronavale e Esercitazioni di aerocooperazione.*

Carteggio per categorie permanenti:

< 1.1 > 1953-1964, fascc. 5. < 1.2 > 1952-1966, fascc. 12. < 1.4 > 1951-1964, fascc. 14. < 2.1 > 1958-1969, fascc. 8. < 2.2 > 1955, fasc. 1. < 2.3 > 1950-1966, fascc. 44. < 2.4 > 1955-1964, fascc. 13. < 2.5 > 1962-1964, fascc. 2. < 3.1 > 1958-1965, fascc. 26. < 3.2 > 1957-1965, fascc. 20. < 3.3 > 1959-1963, fascc. 3. < 3.4 > 1951-1965, fascc. 10. < 3.5 > 1951-1964, fascc. 3. < 3.6 > 1962-1964, fascc. 3. < 3.8 > 1962-1964, fascc. 2. < 3.9 > 1958-1964, fascc. 3. < 4.1 > 1960-1964, fascc. 2. < 4.2 > 1955-1964, fascc. 6. < 4.5 > 1958-1966, fasc. 1. < 5.1 > 1953-1964, fascc. 13. < 5.2 > 1955-1964, fascc. 3. < 5.4 > 1961-1964, fasc. 1. < 5.6 > 1958-1964, fascc. 7. < 5.8 > 1963-1964, fasc. 1. < 6.1 >

1952-1965, fascc. 3. < 6.2 > 1959-1964, fascc. 3. < 6.3 > 1957-1964, fasc. 1.
 < 6.4 > 1959-1964, fasc. 1. < 7.1 > 1948-1964, fascc. 8. < 7.2 > 1951-1964,
 fascc. 16. < 8.1 > 1960-1964, fascc. 5. < 8.2 > 1961, fasc. 1. < 8.4 > 1956-
 1964, fascc. 17. < 8.5 > 1957-1964, fascc. 6. < 8.6 > 1956-1964, fascc. 8.
 < 8.7 > 1958-1964, fascc. 5. < 8.8 > 1959, fasc. 1.

Carteggio per categorie annuali (1965-1975):

< 1965 > 1965, con docc. dal 1963 e fino al 1968, fascc. 10. < 1966 > 1966, con
 docc. dal 1963 e fino al 1967, fascc. 25. < 1967 > 1967, con docc. dal 1962 e fino
 al 1969, fascc. 30. < 1968 > 1968, con docc. dal 1959, fascc. 22. < 1969 > 1969,
 con docc. dal 1959, fascc. 36. < 1970 > 1970, con docc. dal 1963, fascc. 42.
 < 1971 > 1971, con docc. dal 1960, fascc. 20. < 1972 > 1972, fascc. 14.
 < 1973 > 1973, con docc. dal 1972, fascc. 12. < 1974 > 1974, con docc. dal 1972,
 fascc. 13. < 1975 > 1975, con docc. dal 1972, fascc. 8.

C a r t e E x S I O S , fascc. 63 (1946-1949, con docc. dal 1944). Elenco
 analitico 2013.

Fascicoli inseriti, fisicamente e logicamente, nel complesso documentario tradi-
 zionalmente noto come *Ex SIOS*, denominazione che non identifica il soggetto pro-
 duttore bensì l'ente – il 2° Reparto Servizio informazioni operative e situazioni –
 che ha, in passato, accumulato carte di diversa provenienza, in seguito versate al-
 l'USAM tra il 1962 e il 1968. Comprende documenti, prodotti in prevalenza dalla
 2^a Sezione personale e dalla 3^a Sezione mobilitazione, relativi ai seguenti temi: co-
 mandì e reparti (costituzione, smobilitazione e scioglimento), organizzazione ter-
 ritoriale aeronautica, centri istruzione reclute Aeronautica militare, depositi e
 magazzini, corsi e addestramento, personale (comportamento tenuto l'8 settembre
 1943, richiami alle armi, recupero, movimenti, trattamento economico, documenti
 matricolari), prigionieri e internati di guerra, Aero club d'Italia e Aviazione civile.

REPARTO SEGRETERIA E AFFARI GENERALI poi 5° REPARTO AFFARI GENERALI

Con la circ. dello Stato maggiore dell'Aeronautica 7 gen. 1963, prot. n. 86/241, veniva istituito,
 nell'ambito dello Stato maggiore, il nuovo Reparto segreteria e affari generali (nato dalla tra-

sformazione della Segreteria generale dell'organo di vertice), collocato in una posizione di staff e non integrato con i collaterali reparti. La neocostituita articolazione venne suddivisa in: Ufficio 1° Segreteria; Ufficio 2° affari generali; Ufficio 3° statistica, meccanografia e ricerca operativa; Ufficio 4° Ufficio storico. Nella stessa data del 7 gennaio 1963, lo Stato maggiore adottava un'altra circolare, con prot. n. 88/241, che stabiliva, all'interno dell'organo di vertice, una serie di passaggi di attribuzioni: in particolare, il Reparto segreteria e affari generali assorbiva, dal soppresso Ufficio coordinamento, le competenze relative all'accordo Italia-USA sullo scambio di informazioni atomiche, all'accordo militare tripartito italo-franco-germanico e, ancora, alle visite di autorità nazionali e straniere e alle conferenze del capo di Stato maggiore. Nel 1964 il Reparto acquisì la denominazione di Reparto affari e servizi generali (poi Reparto affari generali), ancora non integrato con i collaterali reparti, organizzato su tre uffici (1° Ufficio Segreteria generale, 2° Ufficio affari generali e 3° Ufficio statistica, meccanografia e ricerca operativa) e con le seguenti attribuzioni: studio delle questioni di carattere generale e specifico di competenza, e individuazione delle soluzioni da prospettare al capo di Stato maggiore per le connesse decisioni e, ancora, coordinamento e controllo sull'attuazione di tali decisioni; servizio di segreteria generale dello Stato maggiore; soddisfacimento delle esigenze organizzative, funzionali e logistiche dello Stato maggiore; studi statistici e di ricerca operativa relativi alle attività dell'Aeronautica militare. Negli anni 1966-1967 passavano alle dipendenze del Reparto affari generali il Reparto servizi centrale AM, il Centro meccanografico e gli uffici Benessere, Educazione fisica e sport e Propaganda. Sempre nel 1967 il Reparto assumeva la denominazione di 5° Reparto affari generali e la seguente configurazione: 1° Ufficio affari generali; 2° Ufficio coordinamento attività speciali; 3° Ufficio propaganda; 4° Ufficio statistica, meccanografia e ricerca operativa; 5° Ufficio documentazione e informazione tecnico-scientifica. Nel 1974 il 5° Reparto risultava così ordinato: Segreteria (con la "sala" archivio e protocollo e la "sala" dattilografi); Sezione affari economici; Sezione sport; Sezione Rivista aeronautica; 1° Ufficio affari generali; 2° Ufficio coordinamento attività speciale; 3° Ufficio documentazione e propaganda; 4° Ufficio statistica, informatica e ricerca operativa; 5° Ufficio pubblicazioni, documentazione e informazione tecnico-scientifica; 6° Ufficio cerimoniale. Nello specifico, il Reparto era competente su: studio dei problemi di carattere generale di competenza dello Stato maggiore; elaborazione dei piani di assistenza, da svolgere a favore del personale militare e civile della Forza armata; programmazione dell'attività sportiva dell'Aeronautica; studio e programmazione del settore propagandistico; studio, organizzazione e coordinamento di tutte le attività statistiche, informative e di ricerca operative, connesse alle esigenze della Forza armata; emanazione delle direttive per la raccolta e la classificazione del materiale documentario inviato da enti tecnici centrali e dai reparti aeronautici; studio, in coordinamento con il Gabinetto del ministro e con gli analoghi uffici delle altre Forze armate, delle norme e delle procedure in materia di cerimonie e visite. Nel giugno 1975 il 5° Reparto era articolato sulla Segreteria, Archivio e protocollo e su cinque uffici (1° Ufficio affari generali, 2° Ufficio relazioni pubbliche, 3° Ufficio documentazione e propaganda, 4° Ufficio statistica, informatica e ricerca operativa, 5° Ufficio affari economici, assistenza, benessere personale e sport); nel maggio 1976, con la circ. dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare (1° Reparto ordinamento), prot. n. SMA 11/2601/G-51/2-1/51, il Laboratorio microfilm, fino ad allora inquadrato nel 5° Reparto, transitava alle dipendenze del capo della Segreteria generale, assumendo la denominazione di Centro microfotoriproduzione dello SMA. Nel 1982 il 5° Reparto risultava così strutturato: Ufficio 1° affari generali; Ufficio 2° relazioni pubbliche; Ufficio 3° documentazione ed attività promozionali (che nel 1983 inquadrò il Centro produzione audio-

visivi); Ufficio 4° statistica, informatica e ricerca operativa; Ufficio 5° affari giuridico finanziari, promozione umana sociale e sport; Ufficio 6° Rivista Aeronautica e Notiziario di Aviazione. Allo stesso Reparto spettava la partecipazione nella definizione della politica militare e della dottrina della Forza armata; lo studio e il coordinamento dell'attività dello Stato maggiore in materia di problemi di carattere generale o particolare, non di specifica competenza degli altri reparti; l'emanazione di direttive sulle pubbliche relazioni e sull'attività di rappresentanza della Forza armata; la cura della pubblica informazione, della propaganda e delle biblioteche aeronautiche; la diffusione delle pubblicazioni d'interesse per la Forza armata e delle informazioni di carattere tecnico; l'emanazione di disposizioni sulla statistica, informatica e ricerca operativa; la compilazione dei piani per l'assistenza del personale (militare e civile); la programmazione dell'attività sportiva e l'adozione delle direttive per lo svolgimento della stessa attività. Infine, nel 1990 il 5° Reparto affari generali (nel 1991 5° Reparto affari generali e relazioni esterne) risultava composto dalla Segreteria (cui competeva, per esempio, la gestione dell'archivio e del protocollo del Reparto) e da cinque uffici: 1° Ufficio affari generali; 2° Ufficio statistica e ricerca operativa; 3° Ufficio cerimonie, congressi, manifestazioni e apporti; 4° Ufficio promozione umana e sociale, benessere e assistenza; 5° Ufficio documentazione storica (poi Ufficio storico).

4° Ufficio statistica e ricerca operativa, fasc. 1.974 (1954-1991). Inventario 2017.

Negli anni 1947-1948 il servizio di statistica era alle dipendenze del 1° Reparto operazioni (poi 1° Reparto operazioni e addestramento), incardinato inizialmente nella 1ª Sezione operazioni e addestramento e poi nel 1° Ufficio addestramento e operazioni. In seguito, il settore statistico passò, fino al 1957, tra le mansioni assegnate al 3° Reparto servizi tecnici e logistici; nel biennio 1957-1958 divenne di competenza dell'Ufficio statistica-meccanografia e ricerca operativa, sottoposto al Reparto segreteria generale dello Stato maggiore. Con circ. dello Stato maggiore 7 gen. 1963, prot. n. 86/241, la Segreteria generale dello Stato maggiore venne trasformata in Reparto segreteria e affari generali (poi, nel 1964, Reparto affari e servizi generali), alle cui dipendenze venne inquadrato l'Ufficio statistica, meccanografia e ricerca operativa. A tale Ufficio furono devolute le seguenti attribuzioni: studio e pianificazione del servizio di statistica nell'ambito della Forza armata; coordinamento e soddisfacimento delle esigenze dell'Aeronautica e degli altri enti esterni, nazionali e internazionali, relative a rapporti, elaborati ed altre situazioni statistiche; impostazione dei programmi statistici e impiego dei sistemi di elaborazione meccanografica ed elettronica delle informazioni; organizzazione e coordinamento degli studi di ricerca operativa; raccolta ed elaborazione dei dati occorrenti alla sala operativa dello Stato maggiore. Nel 1967 l'organizzazione del 5° Reparto affari generali (già Reparto affari e servizi generali) prevedeva l'Ufficio statistica, meccanografia e ricerca operativa che doveva soddisfare le esigenze dello Stato maggiore, nonché degli altri enti nazionali e alleati, attraverso la raccolta, l'elaborazione e la presentazione di dati e situazioni statistiche sul personale, sulle operazioni e sul materiale dell'Aeronautica militare e, inoltre, promuovere e coordinare gli studi sui problemi di natura tecnico-militare della Forza armata, avvalendosi delle tecniche della ricerca operativa. Nel 1973 una delle articolazioni del 5° Reparto era il 4° Ufficio statistica informatica e ricerca operativa, cui spettava, tra l'altro: emanare le disposizioni, di carattere tecnico-organizzativo, riguardanti la statistica, l'informatica e la ricerca operativa dell'Aeronautica; organizzare, coordinare e controllare, a tutti i livelli, l'attività degli

organi di statistica, informatica e ricerca operativa della Forza armata; studiare le criticità collegate all'elaborazione automatica delle informazioni; coordinare l'impiego dei centri per l'elaborazione automatica dei dati, di pertinenza della Forza armata (ad eccezione degli elaboratori elettronici al servizio esclusivo del sistema in "linea" o di "processo"); soddisfare le esigenze dello Stato maggiore, e di eventuali altri enti nazionali e stranieri interessati, per quanto riguardava rapporti, elaborati e situazioni statistiche; coordinare e attuare i rilevamenti statistici sul personale, sulle operazioni, sul materiale e sui dati di natura economico-amministrativa; illustrare, distribuire, conservare e aggiornare i dati rilevati; predisporre e attuare il servizio di statistica in condizioni di emergenza. Nel settembre 1983 il 4° Ufficio statistica informatica e ricerca operativa venne così ordinato: 1ª Sezione organizzazione addestramento personale del servizio statistica; 2ª Sezione normative del servizio statistica; 3ª Sezione analisi statistiche e ricerca operativa; Nucleo banca dati (poi, dal 1985, 4ª Sezione banca dati). Oltre alle precedenti funzioni, al 4° Ufficio furono devoluti il soddisfacimento delle esigenze dello Stato maggiore, e degli organismi nazionali e NATO, per quanto riguardava rapporti, elaborati e situazioni statistiche; l'attuazione delle rilevazioni statistiche dei fenomeni operativi e gestionali; la cura della banca dati automatizzata del servizio di statistica. Nel 1987, l'Ufficio statistica divenne il 2° Ufficio statistica e ricerca operativa, conservando l'articolazione su quattro sezioni; tra il 1990 e il 1991 il servizio di statistica venne assunto dalla 4ª Sezione statistica, inquadrata nel 1° Ufficio affari generali del 5° Reparto affari generali e relazioni esterne.

Si tratta di prospetti statistici utilizzati per l'attività di raccolta dei dati, elaborati da diversi reparti, unità ed enti, specie di natura operativa, dell'Aeronautica militare, poi trasmessi al 5° Reparto dello Stato maggiore (Ufficio 4° Statistica meccanografica e ricerca operativa). I dati contenuti nei prospetti sono di tre tipi: attività di volo dei piloti, situazione dei velivoli, dislocazione e consistenza dei velivoli e degli elicotteri degli enti operativi. È presente documentazione in inglese.

< Rapporti ed elaborazioni SMA-OP > 1957-1991, fascc. 1.076. Prospetti statistici sull'attività di volo dei piloti: attività di volo media e generale, carico medio giornaliero, ore di volo, numero dei piloti effettivi e aggregati, allenatori strumentali, armamento, personale. < Rapporti ed elaborazioni SMA-VE > 1954-1990, fascc. 886. La serie, articolata nelle sottoserie *Elaborazioni* e *Rapporti*, contiene prospetti statistici sulla situazione dei velivoli dei reparti operativi: velivoli (tipo, numero di matricola, proprietà, codice), carico di utilizzazione, carico contabile, efficienza, inefficienza e ordinanza tecnica. < Rapporti COS-VEL > 1959-1975, fascc. 9. Prospetti statistici sulla dislocazione degli enti aeronautici e la consistenza dei velivoli loro assegnati.

Seguono delle raccolte prodotte dai diversi reparti dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare:

Diario dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, bb. 64 (1959-1976). Elenco 2015.

Relazioni quindicinali, dattiloscritte, rilegate in volumi ordinati cronologicamente per anno e, all'interno dell'aggregazione annuale, per reparto e/o ufficio dello Stato maggiore. I documenti riportano informazioni sulle principali attività svolte dalle suddette articolazioni: nuove pratiche e nuovi progetti iniziati, situazione delle pratiche e progetti in corso e conclusi, conferenze, riunioni e "comunicazioni telefoniche" di particolare rilievo, situazioni critiche, visite e ispezioni, progetti da impostare e da realizzare a breve termine.

Vedi anche, sotto, *Sintesi delle attività dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare*.

Sintesi delle attività dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, bb. 19 (1964-1989).

Si tratta di volumi dattiloscritti, ordinati cronologicamente per anno, contenenti relazioni sintetiche e con periodicità varia (da quindicinale a bimestrale), relative alle principali attività svolte dai reparti dello Stato maggiore dell'Aeronautica.

Vedi anche, sopra, *Diario dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare*.

Sempre nell'ambito dell'organizzazione centrale dell'Aeronautica militare operava l'ente che segue:

DIVISIONE AEREA STUDI, RICERCHE E SPERIMENTAZIONI

La Divisione aerea studi, ricerche e sperimentazioni (DASRS), organo appartenente, come lo Stato maggiore, all'organizzazione centrale dell'Aeronautica militare, venne istituita nel settembre 1985. Il suo scopo era quello di unificare, in un solo organismo, le attività svolte dagli enti di ricerca e sperimentazione della Forza armata, migliorando, in tal modo, i risultati della ricerca applicata e di sperimentazione operativa. Con sede presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, venne ordinata su cinque reparti: Reparto sperimentale di volo, che era la continuazione del Reparto istituito nel 1949; Reparto chimico-tecnologico; Reparto armamento; Reparto medicina aeronautica e spaziale; Reparto servizi tecnici generali. Nello specifico, i compiti asse-

gnati alla DASRS erano i seguenti: assicurare la consulenza tecnico-scientifica allo Stato maggiore, agli enti di Forza armata e dell'Amministrazione della difesa; condurre studi e ricerche sull'uomo e sui materiali d'interesse aeronautico, nel quadro delle direttive generali e della pianificazione annuale stabilita dallo Stato maggiore; sperimentare, in laboratorio e in volo, i materiali d'interesse aeronautico, per verificare la loro rispondenza ai requisiti tecnico-operativi e individuarne i criteri d'impiego operativo e di manutenzione; fornire agli enti centrali del Ministero della difesa, interessati alla materia, i risultati della sperimentazione dei collaudi ai fini della qualificazione dei materiali; accertare l'idoneità operativa dei materiali d'interesse aeronautico per l'impiego nell'ambito della Difesa; collaborare con gli enti centrali ministeriali e con le industrie produttrici per la messa a punto dei materiali d'interesse aeronautico, suggerendo anche idonee metodologie diagnostiche; fornire il proprio apporto, secondo le direttive dello Stato maggiore e la normativa vigente, alle attività d'interesse militare, in campo aeronautico e aerospaziale, allora in corso di sviluppo presso i centri di ricerca, le università e le industrie nazionali; rappresentare la Forza armata in seno agli enti di studio, ricerca e normazione nazionali (militari e civili) e internazionali; elaborare proposte per i programmi di ricerca civili e interforze, per la parte d'interesse dell'Aeronautica, e seguire l'esecuzione dei programmi approvati dallo Stato maggiore. Nel 1999 venne costituita, dalla fusione del Poligono sperimentale e di addestramento interforze di Salto di Quirra e della DASRS, la 1ª Divisione (Centro sperimentale di volo) del Comando logistico dell'Aeronautica militare.

Reparto sperimentale di volo, bb. 20 (1952-1954 e 1957-1974).

Il Reparto sperimentale di volo raccolse l'eredità della Direzione superiore studi ed esperienze della Regia aeronautica, il centro di sperimentazione aeronautica sorto a partire dal 1935 nei pressi di Roma, a Montecelio. Nel 1948 venne creato, sulle ceneri di quanto sopravvissuto alle distruzioni belliche, il Nucleo sperimentale volo che, nell'ottobre 1949, venne rinominato Reparto sperimentale di volo. Nel luglio 1956 il Reparto venne strutturato su due articolazioni, ossia il Gruppo volo, che assunse il nome di 311° Gruppo volo (che tuttora mantiene), e la Direzione tecnica (oggi Gruppo tecnico); l'anno successivo la sede del Reparto venne trasferita dall'Aeroporto di Guidonia a quello di Pratica di Mare. Nel 1973 la Direzione tecnica venne strutturata in modo più ampio e completo a seguito della partecipazione dell'Italia al programma Panavia Tornado e nel 1983 si unì al Gruppo gestione software, nato proprio per l'esigenza di gestire il funzionamento degli elaboratori elettronici di quel programma. Dal dicembre 1985 il Reparto sperimentale di volo venne inquadrato nella Divisione aerea studi, ricerche e sperimentazioni; ordinato sul 311° Gruppo volo e sul Gruppo tecnico, gli venne assegnato il compito di valutare ed effettuare la verifica tecnico-funzionale dei velivoli, dei sistemi di bordo e del materiale connesso con il volo.

L'archivio è stato versato all'USAM nel 1995 dal Reparto sperimentale di volo (allora inquadrato nella Divisione aerea studi, ricerche e sperimentazioni). Si tratta di una raccolta di relazioni, dattiloscritte, sull'attività di studio, sperimentazione e valutazione del materiale aeronautico svolta dal Reparto sperimentale di volo. Oltre alle relazioni, che contengono materiale fotografico e iconografico, sono presenti

un registro con le variazioni da riportare sui libretti personali degli ufficiali in forza al Reparto (registrazioni relative agli anni 1971-1973) e due dossier, di carattere riservato, sugli “aerodromi” francesi di Brétigny-sur-Orge e di Cazaux (1958). È presente documentazione in francese e inglese.

Progetto San Marco, bb. 13 (1980-1994, con docc. dal 1970).
Elenco di versamento 2004.

Il fondo, versato all’USAM nel 2004 dal Reparto armamento e sistemi aerospaziali, contiene documentazione sulla partecipazione dell’Aeronautica militare al progetto San Marco, basato su un programma di collaborazione bilaterale che, a partire dal 1962, vide impegnati Italia e Stati Uniti d’America nella ricerca scientifica e nella sperimentazione nello spazio e che segnò l’inizio dell’era spaziale per il nostro Paese. In particolare, la documentazione riguarda la storia del progetto, il personale della Divisione aerea studi, ricerche e sperimentazioni che prese parte all’iniziativa (fabbisogno, selezione, addestramento e attività), il Poligono San Marco situato in Kenya (ordinamento, sicurezza e ammodernamento), gli accordi e le convenzioni dell’Aeronautica militare con l’Università degli studi di Roma La Sapienza e con il Kenya. È presente documentazione in inglese.

Raccolte e miscellanee

Memorie storiche dell’Aeronautica militare, ml 78 ca (dal 1946, con docc. dal 1943). Elenchi parziali e sommari s.d. e 2013.

Lo scopo delle memorie storiche, documento peculiare delle Forze armate, è quello di fornire una testimonianza sommaria, ma completa, delle attività svolte dai comandi, reparti ed enti in tempo di pace o non mobilitati in tempo di guerra; testimonianza di esplicita rilevanza storica e giuridico-amministrativa, destinata, *ab origine*, alla conservazione permanente presso gli uffici storici di Forza armata. Diversi sono gli schemi di memorie storiche adottati negli anni dall’Aeronautica militare. Ad esempio, nel 1968 venne elaborata dall’Ufficio storico

una disciplina sulle memorie storiche che prevedeva un modello, di periodicità trimestrale, composto da otto parti, nelle quali dovevano essere registrati dati su: sede del comando compilatore e delle unità dipendenti (nominativi del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti dipendenti, variazioni avvenute nel periodo considerato); situazione del personale e variazioni occorse nel trimestre; situazione del materiale (tipo, carico di utilizzazione, efficienza e inefficienza, in aumento e in diminuzione); incidenti di volo, con informazioni sul materiale incidentato, tipo di incidente (avvenuto in servizio o fuori servizio), località, data e ora incidente, personale coinvolto e sue condizioni; attività di volo svolta dai piloti, con la segnalazione delle forme di addestramento, del numero delle “missioni, esercitazioni o sortite” e delle ore di volo; altri avvenimenti (cerimonie, celebrazioni, “fatti di particolare rilievo”, visite ispettive, visite di autorità militari e civili) e notizie, di carattere generale, che l’ente compilatore ritenesse importante illustrare. Inoltre, dovevano essere accluse una relazione critica del comandante e note dei comandi gerarchici superiori a quello compilatore delle memorie storiche. Lo schema generale, attualmente in vigore, è quello predisposto nel 1997, noto come “SMA/US.97”, con periodicità annuale e costituito da sette specchi nei quali devono essere riportate notizie su: comando compilatore (località, indirizzo e, nel caso di aeroporti, coordinate geografiche), reparti dipendenti e loro sede, nominativi del comandante compilatore e dei comandanti dei reparti dipendenti, eventuali variazioni dei comandanti di reparto; avvenimenti operativi rilevanti (ad esempio, intercettazione di velivoli sospetti, trasporto o rischieramento su basi estere, attività di soccorso, trasporto di organi e azioni antincendio); avvenimenti generali come le cerimonie, celebrazioni, visite, visite ispettive e altri fatti ritenuti di rilievo (ad esempio, atteggiamento della popolazione e delle autorità locali nei confronti del reparto compilatore, posizione delle autorità locali avverso le servitù militari, decessi di militari e loro cause, calamità naturali, arresti di militari per reati comuni o militari), con l’inserimento di testimonianze fotografiche. Il modello del 1997 contempla anche relazioni e note del comandante del reparto compilatore e dei comandanti a questo superiori, sia di natura critica e propositiva sia sul morale del personale.

Oltre alle memorie storiche dei comandi, reparti ed enti dell'Aeronautica militare, la raccolta dell'Ufficio storico conserva una serie di relazioni periodiche sull'attività svolta, fino agli Anni Settanta, dagli enti centrali del Ministero della difesa-Aeronautica.

Ordini settimanali delle zone aeree territoriali poi regioni aeree, bb. 5 e fasc. 1 (1946-1979 e 1981-1988).

Volumi contenenti gli ordini settimanali, e i supplementi degli ordini, della 1ª Zona aerea territoriale, dopo il 1961 1ª Regione territoriale, e della 3ª Regione aerea.

Relazioni di comandi, di enti e istituti di formazione e addestramento dell'Aeronautica militare, bb. 13 (1967-1968 e 1970-1975).

Relazioni dattiloscritte, con allegati fotografici e a stampa, relative a eventi svoltisi presso: Comando generale delle scuole (1972-1975); Accademia aeronautica, Pozzuoli (1970-1976); Scuola centrale VAM, Viterbo (1970-1975); Scuola volo basico iniziale avioggetti, Lecce (1970-1975); Scuola volo basico avanzato avioggetti, Amendola (1970-1975); Scuola volo basico iniziale elica, Alghero (1970-1974); Scuola volo basico avanzato elica, Alghero (1972); Scuola volo basico avanzato elica, Latina (1970-1975); Scuola di assistenza al volo, Ciampino (1970-1975); Scuola volo elicotteri, Frosinone (1968 e 1970-1975); Scuola specialisti AM, Caserta (1970-1975); Scuola specialisti AM, Macerata (1970-1975); Scuola specialisti AM, Taranto (1970-1975); Sezione militare volo a vela, Guidonia (1975); Scuola centrale istruttori di volo, Grottaglie (1970-1975); Scuola di metodo didattico, Guidonia (1970-1973). Sono poi presenti relazioni del Reparto sperimentale di volo (Pratica di Mare, 1970), del Centro qualificazione sistemi d'arma dell'AM (Pratica di Mare, 1971), del Centro qualificazione F 104-G (Pratica di Mare, 1967-1968 e 1970) e del Gruppo di standardizzazione nazionale (Pratica di Mare, 1968 e 1970-1971). In particolare, si tratta di relazioni su corsi (inaugurazioni, svolgimento, chiusura, giuramenti allievi, battesimi, consegna brevetti, pre-

miazioni e raduni), corsi di cultura aeronautica, visite da parte di autorità civili e militari, italiane e straniere, visite di missioni e delegazioni militari aeronautiche straniere, passaggio consegne della funzione di comando. È presente documentazione in inglese.

D i s e g n i a e r o p o r t i, bb. 42, fasc. 3 e rub. 1 (anni Venti-Cinquanta del Novecento, con docc. fino al 1979). Elenco 2014.

Si tratta del nucleo tradizionalmente noto con la denominazione *Disegni ex Genio-dife*, per il quale non è stato possibile individuare, con certezza, il soggetto produttore. I fascicoli, intestati sia alle infrastrutture che alle località, contengono, in prevalenza, planimetrie, prospetti e corografie.

Archivi non periodizzabili

I n c i d e n t i d i v o l o, vedi: Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923), *Incidenti di volo 1910-1922*, pp. 180-181; La Regia aeronautica (1923-1946), Raccolte e miscellanee, *Incidenti di volo 1923-1946*, p. 253; L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 1° Reparto operazioni poi 3° Reparto piani e operazioni, Incidenti di volo*, pp. 266-267.

S M A 1° Reparto (1° versamento) e S M A 1° Reparto (2° e 3° versamento), vedi: La Regia aeronautica (1923-1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore della Regia aeronautica, 2° Reparto ordinamento e mobilitazione poi Ordinamento e servizi logistici poi Ordinamento, 1ª Divisione ordinamento poi 1ª Sezione ordinamento, Carteggio per categorie annuali*, pp. 212-213; L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 2° Reparto ordinamento poi 1° Reparto ordinamento e personale, Carteggio generale*, pp. 269-271.

E x S I O S. Vedi nella periodizzazione La Regia aeronautica (1923-1946): a) Organi consultivi e centrali: *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* poi *Direzione costruzioni aeronautiche*, pp. 195-197; *Stato maggiore della Regia aeronautica, 1° Reparto operazioni* (*1ª Divisione operazioni, Carteggio vario, Carte Ex SIOS*, p. 207; *2ª Divisione collegamenti* poi *Telecomunicazioni*, pp. 208-209), *2° Reparto ordinamento e mobilitazione* poi *Ordinamento e servizi logistici* poi *Ordinamento* (*1ª Divisione ordinamento* poi *1ª Sezione ordinamento, Carteggio vario, Carte Ex SIOS*, pp. 213-214; *2ª Divisione mobilitazione*, pp. 214-215; *3ª Divisione servizi* poi *2ª Divisione servizi logistici, Carteggio vario, Carte Ex SIOS*, p. 217), *3° Reparto efficienza linea* (*2ª Divisione personale e addestramento* poi *1ª Divisione personale, Carteggio vario, Carte Ex SIOS*, p. 221), *4° Reparto studi militari aeronautici* (*Carte Ex SIOS*, p. 222), *8° Reparto difesa aerea* (*1ª Divisione difesa aerea*, p. 226); b) Campagne di guerra, Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione 1940-1945, *Superaereo* (*Carte Ex SIOS*, pp. 240-241), *Miscellanea Ex SIOS*, p. 249; c) Raccolte e miscellanee, *Miscellanea Ex SIOS*, p. 255. Vedi nella periodizzazione L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali, *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 2° Reparto ordinamento* poi *1° Reparto ordinamento e personale, Carte Ex SIOS*, p. 271.

Circolari sull'ordinamento e sul personale della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare, voll. 15 (1940-1953).

Raccolta di circolari rilegate in volumi, ordinati cronologicamente. In particolare, si tratta di: circolari dello Stato maggiore della Regia aeronautica, poi dell'Aeronautica militare, aventi ad oggetto l'ordinamento e le mansioni dell'organo di vertice della Forza armata e la costituzione, le attribuzioni e la dislocazione dei comandi, reparti ed enti aeronautici; circolari del Ministero dell'aeronautica, poi della Difesa-Aeronautica (Direzione generale del personale militare), relative al personale militare.

Istruzioni, direttive e regolamenti, bb. 28 (1925-1968, con docc. dal 1918 e fino al 1998) Elenchi parziali s.d.

La raccolta, in parte nota con il nome di *Direttive storiche*, è composta da volumi, a stampa e circolazione interna, contenenti istruzioni, direttive, regolamenti e norme, adottati in prevalenza da enti centrali dello Stato maggiore della Regia aeronautica e del Ministero dell'aeronautica, relativi a: mobilitazione e formazioni di guerra, addestramento e impiego specialità, formazioni di volo, esercitazioni, tecniche ed esercizi di volo, aerocooperazione, funzionamento reparti, enti e servizi (trasporti, collegamenti e telecomunicazioni, soccorso, meteorologico, matricolare), armamento e materiali aeronautici, sconfinamento velivoli, difesa aerea, contraerea e costiera, protezione antiaerea, giurisdizione e circoscrizione militare aeronautica, addetti militari aeronautici, tutela del segreto militare, disciplina militare, addestramento individuale, compilazione ordini d'operazione, rapporti e note, compilazione documenti caratteristici, compilazione e trasmissione memorie storiche, stampa e tenuta pubblicazioni periodiche, riservate e segrete. È presente documentazione in francese e inglese.

Circolari del Ministero dell'aeronautica, dello Stato maggiore della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare, bb. 6 e fasc. 1 (1933-2002).

La raccolta, di carattere frammentario, contiene, anche in fotocopia, circolari del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, dello Stato maggiore della Regia aeronautica e dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, riguardanti le seguenti materie: costituzione, dislocazione, variazione dipendenze e scioglimento comandi, reparti e unità; impiego reparti e specialità; servizi; progettazione, costruzione, collaudo, uso, impiego e manutenzione apparecchi e materiali aeronautici; avvistamento e segnalazione aerei, difesa aerea e contraerea, protezione antiaerea; abilitazione e addestramento del personale militare. È presente documentazione in francese e inglese.

C r o n o l o g i c o , fasc. 332 (1916-1940). Elenco analitico 2008.

Il fondo, di carattere miscelaneo, è composto da carte con diversi contesti di provenienza, prodotte dal primo anno della Grande guerra fino all'inizio degli anni Quaranta del Novecento, sebbene il nucleo principale riguardi il periodo 1918-1935. La documentazione, anche di natura fotografica, cartografica e a stampa, si riferisce, in prevalenza, alle seguenti tematiche: costituzione, attività e partecipazione alla Prima guerra mondiale dei comandi, reparti e unità dell'Aviazione del Regio esercito; costituzione e funzionamento dei servizi aeronautici del Ministero della guerra; nascita e organizzazione della Regia aeronautica (ordinamento, assetto, spese, formazione, efficienza e dislocazione dei reparti di volo); personale aeronautico (addestramento, movimenti, missioni all'estero e ricompense); velivoli e materiali aeronautici (costruzione, collaudo e vendita); crociere e gare aeree; creazione del museo aeronautico (primi progetti); convenzioni internazionali sulla navigazione aerea; cerimonie, manifestazioni, convegni ed esposizioni d'interesse aeronautico. È presente documentazione in francese e inglese.

M o n o g r a f i e , fasc. 376 (1915-2005). Elenco analitico 2013.

Il fondo, di carattere miscelaneo, comprende carte di diversa provenienza e tipologia (testuale, fotografica, cartografica e a stampa), relative, per lo più, agli Anni Venti-Sessanta del Novecento e alla storia e attività dei seguenti enti: comandi di aviazione e d'Aeronautica, Comando Servizi aerei speciali, brigate aeree, stormi, gruppi, squadriglie, Reparto sperimentale di volo, 56^a Tactical Air Forces, zone aeree territoriali, Accademia aeronautica, Scuola di guerra aerea, Scuola specialisti dell'Aeronautica militare, Scuola di aerocooperazione e scuole di volo.

A e r o p o r t i , bb. 32 (1912-1988 ca). Elenco parziale e sommario 2013.

La formazione della miscelanea risale alla fine del 1968 quando l'Ufficio storico iniziò a richiedere, ai comandi della 1^a, 2^a e 3^a Regione aerea, notizie sugli aeroporti assoggettati alla loro giurisdizione; tale attività di raccolta era finalizzata alla redazione, in tempi brevi, di dettagliate monografie sugli aeroporti, come richiesto

dal capo di Stato maggiore della Forza armata. In particolare, i dati cui era interessato l'Ufficio, privo allora di documentazione specifica sull'argomento, riguardavano: notizie tecniche, ossia ubicazione geografica, dimensioni della zona di atterraggio, lunghezza e larghezza della pista, natura del rivestimento, infrastrutture aeroportuali esistenti; notizie storiche, ovvero data d'inizio dell'attività di volo, elenco dei reparti che vi avevano preso stanza, vicende di pace e di guerra nei due conflitti mondiali; altre notizie logistico-operative che potevano essere utili per la compilazione di una dettagliata monografia dell'aeroporto oggetto di esame. Attualmente il fondo comprende carte di diversa tipologia (testuale, fotografica, cartografica e a stampa), relative alla storia e all'attività degli aeroporti dipendenti dal Regio esercito, dalla Regia aeronautica e dall'Aeronautica militare, dislocati anche fuori dal territorio metropolitano; sono poi presenti documenti sugli idroscali e aeroscali (anche della Regia marina), campi di volo, di manovra, di atterraggio, di mobilitazione, "occulti", di fortuna e, ancora, su strisce di atterraggio. Si segnala la presenza, nelle bb. 28-30, di un nucleo omogeneo, costituito da fascicoli curati, negli anni Cinquanta del Novecento, dalla Direzione demanio della 3^a Zona aerea territoriale, contenenti relazioni, planimetrie e corografie degli aeroporti dislocati in Lombardia.

A e r e i , bb. 11 (specie Anni Cinquanta-Sessanta del Novecento, con docc. dal 1934 e fino al 1993 ca). Elenco parziale s.d.

Miscellanea formata da fascicoli intestati al tipo di apparecchio (italiano o straniero), contenenti: relazioni riservate, studi, schede informative, lucidi e disegni, fotografie (positivi su carta e negativi), materiale a stampa; sono presenti i manuali delle ditte costruttrici. In minima parte i documenti si riferiscono anche ai motori.

D i s t i n t i v i r e p a r t i e d e n t i a e r o n a u t i c i , bb. 11 (1925-1992 ca). Elenco analitico s.d.

Contiene bozzetti (in originale, in copia e in riproduzione fotografica) con motti, appunti e ritagli stampa sulla storia del distintivo; inoltre, sono presenti cartoline

riproducenti i distintivi dei reparti e delle unità aeree partecipanti alla Prima guerra mondiale.

A l b u m f o t o g r a f i c i, album fotografici 183 (1887-Anni Novanta del Novecento). Elenchi parziali, non completamente attendibili, s.d.

Si tratta di un nucleo di natura miscellanea, creato, nel tempo, dall'Ufficio storico, aggregando album fotografici prodotti da reparti, comandi ed enti della Forza armata e, in minima parte, estrapolati da donazioni private. L'unità fotografica più antica è rappresentata dall'album relativo alla prima missione di guerra dell'Aviazione italiana, allora parte del Regio esercito, e, in particolare, al Parco aerostatico in Eritrea, comandato dal cap. Alessandro Pecori Giraldi (1887-1888). Gli altri album, con molte fotografie aeree e con documenti inserti, si riferiscono a: Campagna di Libia 1911-1912, Prima guerra mondiale, Guerra italo-etiopica 1935-1936, Seconda guerra mondiale; comandi, reparti e unità aeree; aeroporti e idroscali (costruzione); aeroplani e dirigibili (cantieri, collaudi, voli, spedizioni polari); esperimenti di mobilitazione, esercitazioni e grandi manovre; cerimonie ed eventi (cambi di comando, consegna bandiera di guerra, consegna bandiera alla Regia aeronautica, giuramenti, onoranze funebri, inaugurazioni servizi e aeroporti); riviste militari, manifestazioni aeree e mostre; personalità aeronautiche.

N o t i z i a r i , b o l l e t t i n i e r e n d i c o n t i t e c n i c i, delle esperienze e degli studi, voll. 96 e opuscoli sciolti 42 (1911-1936 e 1940).

La raccolta, composta in prevalenza da materiale a stampa, è stata creata dall'Ufficio storico aggregando volumi estrapolati da precedenti raccolte, come testimoniato dalle segnature e dai timbri originali. I volumi contengono: fascicoli, a stampa, dei «Rendiconti delle esperienze e degli studi», editi dallo Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche del Genio militare, poi «Rendiconti dell'Istituto centrale aeronautico», poi «Rendiconti dell'Istituto sperimentale aeronautico» (1911-1917 e 1920-1923); fascicoli, a stampa, della pubblicazione «Memoria» del Regio comi-

tato talassografico italiano (1912-1913); rendiconti dattiloscritti, con cianografie e fotografie, sull'attività della Sezione aerodinamica dell'Istituto sperimentale aeronautico (1918-1919); fascicoli, dattiloscritti, in ciclostile e a stampa, del «Bollettino tecnico di notizie e informazioni», poi «Bollettino tecnico» della Direzione sperimentale dell'Aviazione militare (1919-1921); rendiconti dattiloscritti, con cianografie e fotografie, sull'attività della Direzione superiore degli studi ed esperienze (1921-1933 e 1936); pubblicazione, a stampa, *Velivoli contronavi*, a cura del Comando superiore d'aeronautica, Ufficio notiziario (1922); rendiconti dattiloscritti, con cianografie e fotografie, sull'attività della Direzione superiore del Genio e delle costruzioni aeronautiche (1923-1925); fascicoli, in ciclostile e a stampa, del «Notiziario di aeronautica», edito dal Commissariato per l'aeronautica (1923-1925); fascicoli, a stampa, dei «Rendiconti tecnici» della Direzione superiore del genio e delle costruzioni aeronautiche, poi della Direzione generale del Genio aeronautico (1924-1927); rendiconto, dattiloscritto, sull'attività della Direzione generale costruzioni ed approvvigionamenti (1929 ca); rendiconti mensili, dattiloscritti, del Comando Centro sperimentale di Guidonia (1940); diario storico della Divisione chimico-tecnologica della Direzione superiore degli studi ed esperienze (1940).

M o n o g r a f i e m i l i t a r i, bb. 8 (1926-1940, 1951 e 1954).

Si tratta di monografie militari e militari marittime, in forma di volumi prevalentemente a stampa, elaborate dai reparti e uffici informazioni dell'Aeronautica e della Marina. Le monografie riguardano i seguenti Paesi: Albania (e litorali albanesi), Egitto, Francia e Colonie, protettorati e mandati francesi, Germania (basi aeree), Gibilterra, Grecia, Regno Unito - Gran Bretagna e Nord Irlanda, Jugoslavia e Turchia.

L i b r e t t i a e r e i, bb. 12 (specie 1918-1972). Elenco parziale s.d.

Volumi a stampa, in parte anche in ciclostile e in fotocopia, contenenti le istruzioni e le norme per il montaggio, la regolazione, il pilotaggio, l'impiego e la manutenzione di aeroplani; sono conservate, in misura minore, anche istruzioni e norme su idrovolanti ed elicotteri. È presente documentazione in francese e tedesco.

Archivi del personale

Documentazione caratteristica e fascicoli personali

Libretti personali, voll. 1.309 (dalla classe 1880). Elenco sintetico s.d.

Il libretto personale è la principale tipologia di “documentazione caratteristica” degli ufficiali; contiene una serie di modelli, prestampati e rilegati in volume, relativi alle note matricolari (dati anagrafici, servizi, promozioni e variazioni, nomine ed esoneri, abilitazioni e riabilitazioni al pilotaggio, formazione civile e militare, campagne di guerra/missioni fuori area, decorazioni, azioni di merito, encomi, ecc., inoltre, fotografia formato tessera del militare), alle punizioni subite, alle licenze godute e, soprattutto, alle note caratteristiche, ai rapporti personali e informativi che, riportando indicazioni sulle qualità fisiche, intellettuali e morali dei militari, rappresentano lo strumento fondamentale in base al quale le autorità superiori acquisiscono elementi per valutare e classificare i propri dipendenti. La raccolta conservata dall’Ufficio storico è formata dal primo esemplare dei libretti personali di ufficiali non più iscritti nei ruoli o deceduti, che, invece di essere destinati al macero, come prevede la normativa di settore, vengono trasmessi all’Ufficio storico in quanto intestati a militari con “eccezionali titoli di benemerienze” (capi e sottocapi di Stato maggiore, decorati, caduti, ecc.); tale versamento, nato come prassi, è stato successivamente recepito, a partire dal 1966, come norma dalle istruzioni per i documenti caratteristici degli ufficiali, dei sottufficiali e militari di truppa dell’Aeronautica militare.

Fascicoli personali degli ufficiali della Regia aeronautica e dell’Aeronautica militare sono conservati presso l’Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell’aeronautica, Direzione generale personale militare, Divisione terza, Fascicoli personali di ufficiali deceduti anteriormente al 1955: pratiche disciplinari e epurazione* (bb. 3, 1930-1958) e *Divisione quinta, Fascicoli personali di ufficiali deceduti anteriormente al 1955* (bb. 799, 1930-1958 ca).

Libretti caratteristici dei voli, voll. 1.037 (dalla classe 1880). Elenco sintetico sd.

I documenti di volo in uso presso la Regia aeronautica e poi presso l'Aeronautica militare sono, sostanzialmente due: il libretto caratteristico dei voli e il libretto personale di volo. Il primo è un documento, in duplice esemplare, composto da una serie di modelli, prestampati e rilegati in volume, nel quale vengono registrate tutte le notizie relative all'esercizio del volo del militare a cui è intestato. È, quindi, incentrato sulle informazioni, e sui giudizi, che riguardano le abilitazioni al pilotaggio, le sospensioni dal volo (con relative cause) e l'attività annuale di volo che può riguardare, ad esempio, i voli di pace e di guerra, quelli effettuati come pilota civile e, ancora, l'attività come allenatore strumentale; inoltre, è presente una sezione sugli incidenti di volo eventualmente occorsi all'intestatario del libretto. La raccolta conservata dall'Ufficio storico è formata, in genere, dal secondo esemplare dei libretti caratteristici dei voli, inerenti a militari non più iscritti nei ruoli o deceduti, che, prima di essere destinati al macero, come prevede la normativa di settore, vengono, per prassi, sottoposti alla valutazione dell'Ufficio per un'eventuale conservazione permanente, decisa in base alla particolare "storia" aeronautica dell'intestatario del libretto (capi e sottocapi di Stato maggiore, caduti in incidenti o in missioni, ecc.).

Libretti caratteristici di volo sono conservati presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale personale militare, Divisione quinta, Libretti caratteristici dei voli dei piloti* (bb. 207, 1930-1958 ca).

Stati di servizio, bb. 33. Elenco sintetico s.d.

Gli stati di servizio sono i documenti fondamentali su cui si basa il servizio matricolare per gli ufficiali, redatti in due esemplari, entrambi con valore di originale. Contengono, di massima, le informazioni registrate nella prima parte dei libretti personali, relativa alle note matricolari; riportano, quindi, dati anagrafici, notizie sui servizi, promozioni e variazioni, nomine, esoneri, abilitazioni e riabilitazioni al pilotaggio, formazione civile e militare, campagne di guerra, ferite, azioni di me-

rito, decorazioni, encomi, ecc. La raccolta conservata presso l'Ufficio storico riguarda stati di servizio di ufficiali in congedo o deceduti. Di carattere frammentario, non risponde a precisi e uniformi criteri di selezione; una delle ragioni che, in passato, ha determinato l'acquisizione del documento, anche in fotocopia, è stata quella di colmare le lacune della raccolta *Libretti personali*.

Fascicoli personali degli ufficiali della Regia aeronautica e dell'Aeronautica militare sono conservati presso l'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'aeronautica, Direzione generale personale militare, Divisione terza, Fascicoli personali di ufficiali deceduti anteriormente al 1955: pratiche disciplinari e epurazione* (bb. 3, 1930-1958) e *Divisione quinta, Fascicoli personali di ufficiali deceduti anteriormente al 1955* (bb. 799, 1930-1958 ca).

“ C a r t e l l e ” p e r s o n a l i , bb. 9 (specie 1925-1943, con docc. fino al 1965).

Fascicoli nominativi, intestati sia a ufficiali che a sottufficiali, costituiti da diverse “pratiche” relative, di massima, a: stato giuridico e avanzamento (foglio matricolare e caratteristico, proposte di avanzamento, note caratteristiche, giudizi, variazioni matricolari, arruolamento e promozioni, contrassegni personali, titoli di studio); destinazioni di servizio; richieste e trasmissione di documentazione necessaria per la compilazioni dei libretti personali e caratteristici dei voli; matrimonio (autorizzazione, copia legalizzata estratto di matrimonio, informazioni sulla famiglia della futura sposa); assegni e contabilità; ricompense e onorificenze (proposta, concessione e correlate indennità); disciplina; movimenti.

F a s c i c o l i p e r s o n a l i d e l C o m a n d o S e r v i z i a e r e i s p e c i a l i , vedi La Regia aeronautica (1923-1946), Campagne di guerra, Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione 1940-1945, *Comando Servizi aerei speciali, Ufficio personale*, pp. 243-244.

Fascicoli prigionieri di guerra degli anglo-americani nella Seconda guerra mondiale, vedi La Regia aeronautica (1923-1946), Organi consultivi e centrali, *Ministero dell'aeronautica, Commissione centrale per i prigionieri di guerra e Stato maggiore della Regia aeronautica, Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri*, rispettivamente a pp. 197-200 e pp. 227-228

Fascicoli personali di epurazione, bb. 291 e schedario 1 (specie 1944-metà Anni Sessanta del Novecento). Elenco parziale s.d.

Il nucleo, tradizionalmente noto con la denominazione di *Fondo D-Discriminazione*, è stato rinvenuto presso i locali del Consiglio superiore delle Forze armate, situati a Roma, in via dei Pontefici n. 3, versato nel 1994 all'USAM dalla Direzione generale per il personale militare dell'Aeronautica (Ministero della difesa). Una prima analisi a campione, necessariamente sommaria vista la consistenza del fondo e l'assenza pressoché totale di strumenti di corredo, ha evidenziato la natura di fondo in senso proprio del complesso documentario, composto, infatti, da fascicoli aventi un solo soggetto produttore, ossia la Sezione D, poi Ufficio discriminazione, della Divisione 3^a della Direzione generale del personale militare; articolazioni che, prima nell'ambito del Ministero dell'aeronautica, poi in quello del Ministero della difesa-Aeronautica, trattarono le questioni disciplinari e, in particolare, il processo di epurazione del personale militare aeronautico, secondo quanto disposto dalla normativa di settore a partire dal r.d.l. 29 dic. 1943, n. 29/B (convertito dalla l. 5 mag. 1949, n. 178), fino alle leggi 23 feb. 1952, n. 93 (riguardante le Forze armate e con la quale venne ratificato il d.lg. 4 mar. 1948, n. 137, attinente alla concessione dei benefici ai combattenti della Seconda guerra mondiale) e 6 dic. 1960, n. 1556; legislazione, quella del 1952 e del 1960, che influenzò la questione dell'epurazione del personale militare, prolungando i tempi della sua definizione fino alla fine degli Anni Sessanta. I fascicoli, nominativi e omogenei dal punto di vista documentario e cronologico, sono riuniti in tre serie: fascicoli ufficiali generali e superiori (bb. 21, con elenco sommario s.d.), fascicoli ufficiali inferiori (bb. 128) e fascicoli sottufficiali (bb. 142). Le unità archivistiche contengono, in prevalenza,

il carteggio tra la Sezione D, poi Ufficio discriminazione, con la Commissione di primo grado per l'epurazione del personale militare della Regia aeronautica, con la prima Commissione ministeriale per i generali e i colonnelli e con la seconda Commissione ministeriale per gli ufficiali di grado non superiore a tenente colonnello (con competenze anche sui sottufficiali); e, ancora, il carteggio con le strutture informative dell'organo di vertice della Forza armata, con vari enti e reparti aeronautici (tra cui i centri di affluenza e riordinamento) e con i Carabinieri. Sono poi conservati i verbali, con giudizi finali, delle suddette commissioni, i pareri del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare, il giudizio finale del ministro della Difesa. Le carte prodotte dai militari soggetti a giudizio di epurazione sono costituite da un questionario ("dati riflettenti la posizione personale"), da un foglio con dati di natura amministrativa (periodo di ricezione degli assegni regolari, da parte di quale ente aeronautico e a quale titolo erano stati ricevuti), dallo stralcio dello stato di servizio e, ancora, da documenti presentati in sede di ricorso avverso gli esiti negativi del procedimento di epurazione. Si segnala, infine, uno schedario, coevo alla formazione del fondo e attualmente non ordinato, composto da schede intestate alle singole pratiche e che riportano notizie sul militare sottoposto al procedimento (nominativo, grado, specialità e categoria), la data di "discriminazione" e il tipo di punizione elargita.

Personale iscritto al Fronte militare clandestino di Resistenza dell'Aeronautica, schedario 1 (s.d. ma *post* 1947).

Si tratta di schede nominative, di consistenza esigua e di vari modelli, riportanti, di massima, i seguenti dati: paternità, classe (data nascita), numero verbale d'iscrizione, *ad honorem*, al Fronte di Resistenza, grado e categoria, formazione partigiana di appartenenza, periodo e tipologia di attività, eventuale discriminazione (numero e data verbale), qualifica (ad esempio, patriota), ricompense ricevute, circostanze e località del decesso avvenuto a causa della partecipazione alla Guerra di liberazione.

Raccolte e miscellanee

S i t u a z i o n e p e r s o n a l e r u o l o n a v i g a n t i e n o n
n a v i g a n t i d e l l a R e g i a a e r o n a u t i c a , r e g g . 29 (1926-
1938). Elenco s.d.

Il fondo, tradizionalmente noto con la denominazione *Modelli A e B (Regia aeronautica)*, conserva la raccolta delle situazioni degli ufficiali appartenenti sia al ruolo naviganti (modello A) che non naviganti (modello B); di massima, per ogni ufficiale vengono riportate informazioni sul reparto e specialità di appartenenza, l'anno di nascita, il grado, la categoria e il ruolo; inoltre, nel modello A sono presenti ulteriori dati tra cui quelli afferenti al tipo di carica "navigante" (pilota o osservatore d'aeroplano) e al brevetto di pilota o osservatore d'aeroplano conseguito.

S i t u a z i o n e p e r s o n a l e r u o l o n a v i g a n t i e n o n
n a v i g a n t i n e l l a S e c o n d a g u e r r a m o n d i a l e , v o l l .
581 (1940-1945). Elenco parziale s.d.

Il fondo, tradizionalmente noto con la denominazione *Modelli A e B (Seconda guerra mondiale)*, conserva la raccolta degli elenchi nominativi mensili degli ufficiali appartenenti sia al ruolo naviganti (modello A) che non naviganti (modello B); di massima, per ogni ufficiale vengono riportate informazioni sul reparto e specialità di appartenenza, l'anno di nascita, il grado, la categoria e il ruolo; inoltre, nel modello A sono presenti ulteriori dati tra cui quelli afferenti al tipo di carica "navigante" (pilota o osservatore d'aeroplano) e al brevetto di pilota o osservatore d'aeroplano conseguito.

S i t u a z i o n e p e r s o n a l e r u o l o n a v i g a n t i e n o n
n a v i g a n t i d e l l ' A e r o n a u t i c a m i l i t a r e , v o l l . 589
(1946-1962). Elenco s.d.

Il fondo, tradizionalmente noto con la denominazione *Modelli A e B (Aeronautica militare)*, conserva la raccolta degli elenchi nominativi mensili degli ufficiali ap-

partenenti sia al ruolo naviganti (modello A) che non naviganti (modello B); di massima, per ogni ufficiale vengono riportate informazioni sul reparto e specialità di appartenenza, l'anno di nascita, il grado, la categoria e il ruolo; nel modello A sono presenti ulteriori dati tra cui quelli afferenti al tipo di carica "navigante" (pilota o osservatore d'aeroplano) e al brevetto di pilota o osservatore d'aeroplano conseguito. Inoltre, per gli anni 1960-1962 sono anche conservati documenti di sintesi su aumenti, diminuzioni e variazioni mensili degli ufficiali.

A v i a t o r i d e l l a P r i m a g u e r r a m o n d i a l e (s c u o l e d i v o l o), bb. 194 (specie 1916-1919). Elenco 1994.

Il nucleo documentario, di carattere miscelaneo, è stato creato dall'Ufficio storico aggregando, in fascicoli nominativi, unità archivistiche e documentarie originali, estrapolate da diversi contesti di produzione, tra cui il Comando Battaglione scuole aviatori. La documentazione conservata riguarda gli aspiranti allievi piloti: foglio caratteristico, libretto dei voli effettuati, verbale delle prove di volo compiute (con documenti barografici), rapporti informativi (qualità tecniche, disciplinari, culturali e morali), carte sulle indennità concesse.

P e r s o n a l e r u o l o n a v i g a n t i n e l l a P r i m a g u e r r a m o n d i a l e, regg. 2 (1917 e 1919 ca). Elenco parziale 2016.

Registri sul personale navigante partecipante al Primo conflitto mondiale; per ogni nominativo sono riportati grado, arma o corpo di appartenenza, funzioni ricoperte (ad esempio, allievo o istruttore scuola di pilotaggio, pilota d'aeroplano), data di nomina a pilota e, ancora, data di promozione nei vari gradi, di esonero, di trasferimento, di ferimento o decesso.

S t r a l c i d i v o l o, bb. 18 (specie Anni Trenta-Quaranta del Novecento).

Il fondo, di carattere miscelaneo, è stato creato dall'Ufficio storico aggregando, in fascicoli nominativi, la parte dei libretti caratteristici dei voli relativa ai voli di guerra (specie del Secondo conflitto mondiale) e di pace con altri documenti, tra

cui i verbali delle prove e degli esami di pilotaggio (con documenti barografici), i certificati dei corsi di pilotaggio effettuati, i rapporti informativi. È presente documentazione in inglese.

A s s i, bb. 6 (1916-Anni Novanta del Novecento ca). Elenco 2013.

Il nucleo documentario, di carattere miscelaneo, è stato creato dall'Ufficio storico aggregando unità archivistiche e documentarie originali, e non, con diversa provenienza, tra cui il Comando Battaglione scuole aviatori. I fascicoli, nominativi e ordinati alfabeticamente, si riferiscono agli Assi della Prima guerra mondiale (nucleo più consistente), della Guerra civile spagnola del 1936-1939 e della Seconda guerra mondiale; contengono, in prevalenza, fogli matricolari e caratteristici, verbali delle prove di volo, dei tiri con le mitragliatrici e delle visite mediche, stralci dei libretti di volo e, ancora, note biografiche e fotografie dei militari. Infine, è presente un fascicolo, originale, del Ministero dell'aeronautica con gli elenchi alfabeticici dei primi cento piloti che hanno conseguito il brevetto d'aeroplano civile.

C a d u t i e d i s p e r s i, bb. 24 (specie Anni Trenta-fine Anni Novanta del Novecento). Elenco 2014.

Il fondo, di carattere miscelaneo, è stato creato dall'Ufficio storico aggregando unità archivistiche e documentarie originali, e non, con diversa provenienza. I fascicoli, formati in base alla tipologia documentaria, al tema o al nominativo, conservano, di massima, elenchi dei militari caduti in combattimento (specie durante la Seconda guerra mondiale) o durante il servizio, elenchi dei militari stranieri caduti in territorio italiano, documentazione su dispersi e prigionieri di guerra (italiani e stranieri), sui sacrari e cimiteri italiani all'estero e, ancora, schede biografiche su personale del ruolo naviganti.

M e d a g l i e d ' o r o a l v a l o r m i l i t a r e, bb. 31 (specie 1916-Anni Novanta del Novecento, con docc. in copia dal 1908). Elenco 2013.

Si tratta di una miscellanea, nota anche con l'acronimo *MOVIM*, creata aggregando

documentazione originale, estrapolata dal contesto di produzione, con carte anche in copia e in fotocopia; la ragione che ha portato alla formazione del nucleo si collega al compito attribuito, fin dalla sua istituzione, all'Ufficio storico di raccogliere, come testimonianza storica ma anche per finalità giuridico-amministrative, documenti sulle medaglie al valor militare e aeronautico, concesse sia al personale aeronautico che al personale delle altre Forze armate, italiane e straniere. I fascicoli, nominativi e ordinati alfabeticamente, contengono, di massima: stati di servizio, fogli caratteristici, proposte d'avanzamento per merito di guerra, verbali prove per il conseguimento brevetti di pilotaggio (con documenti barografici), specchi riassuntivi e stralci voli di guerra, rapporti informativi, cenni biografici, testo delle motivazioni della decorazione e carteggio vario; sono poi presenti le fotografie dei militari insigniti della medaglia. È presente documentazione in inglese.

Medaglie d'oro al valor aeronautico, bb. 10 e rub. 1 (specie Anni Venti-Sessanta del Novecento). Elenco 2013.

Si tratta di una miscellanea, nota anche con l'acronimo *MOVA*, creata aggregando documentazione originale, estrapolata dal contesto di produzione, con carte anche in copia e in fotocopia; la motivazione che ha portato alla formazione del nucleo si collega al compito attribuito, fin dalla sua istituzione, all'Ufficio storico di raccogliere, come testimonianza storica ma anche per finalità giuridico-amministrative, documenti sulle medaglie al valor militare e aeronautico, concesse sia al personale aeronautico che al personale delle altre Forze armate, italiane e straniere. I fascicoli, nominativi e ordinati alfabeticamente, contengono, di massima: stati di servizio, cenni biografici, testo della motivazione della decorazione e carteggio vario; sono poi presenti le fotografie dei militari insigniti della medaglia per azioni svolte nella riconquista della Libia del 1897, nei due conflitti mondiali, nella Campagna dell'Africa orientale italiana (1935-1937) e nella Guerra civile spagnola del 1936-1939. Inoltre, è conservata una rubrica sui decorati al valor aeronautico, contenente, per ogni medagliato, informazioni anagrafiche e sul tipo di decorazione (bronzo, argento e oro) e, a volte, un breve profilo biografico.

II. ARCHIVI PRIVATI

Archivi di famiglie e di persone

A j m o n e - C a t M a r i o , fasc. 428, reg. 1, album fotografici 29, voll. e opuscoli a stampa e in ciclostile 58 e calendario a stampa 1 (1906-1952, con docc. fino al 1966). Inventario a stampa 2012.

Nacque il 5 febbraio 1894 a Salerno. Negli anni 1907-1911 fu allievo del Collegio militare di Roma e dal 1911 al 1913 frequentò la Regia accademia militare di Torino. Nel novembre del 1913 fu nominato sottotenente di Artiglieria, nell'agosto 1914 fu assegnato al 9° Reggimento artiglieria da campagna e, dal marzo 1915, iniziò a frequentare il corso da osservatore dall'aeroplano presso la Scuola di Nettuno. Dopo la sua nomina a osservatore dall'aeroplano, fu assegnato, nel giugno 1915, alla 10ª Squadriglia Farman (3ª Armata). Promosso tenente di Artiglieria (in servizio di Aviazione), nell'ottobre 1915 fu trasferito, quale osservatore dall'aeroplano, alla 13ª Squadriglia Farman (2ª Armata). Nel 1916, con il grado di capitano, fu assegnato al Battaglione squadriglie aviatori, poi ammesso al corso di pilotaggio presso la Scuola di pilotaggio di Mirafiori e, infine, nominato pilota d'aeroplano. Pilota militare nel 1917, fu, via via, destinato alla 72ª Squadriglia Aviatik, posto al comando della 111ª Squadriglia SAML (Corpo di spedizione italiano in Macedonia) e del 21° Gruppo aeroplani, costituito a Salonicco nel maggio 1918, e, infine, nominato comandante di aeronautica d'armata per le relazioni con le aviazioni dei Paesi alleati. Trasferito nel marzo 1923 al Comando generale d'aeronautica passò, alla fine dello stesso anno, nei ruoli della neocostituita Regia aeronautica, assumendo il grado di comandante di squadriglia. Nel 1926, dopo aver ottenuto il grado di tenente colonnello, fu posto al comando della Scuola di osservazione aerea che lasciò, con il grado di colonnello, nell'ottobre 1929 per assumere il comando del 2° Stormo da caccia e, nel 1931, quello del 7° Stormo da bombardamento notturno. Nel 1932-1933, fu trasferito in forza al Comando della 3ª ZAT, prima quale sottocapo e poi come capo di Stato maggiore dello stesso Comando; nel marzo 1934 fu incaricato di creare e organizzare la Scuola di guerra aerea, inaugurata nell'ottobre successivo, con alla guida lo stesso A.-C. Nel 1935, promosso generale di brigata aerea, fu assegnato all'Aviazione dell'Eritrea, prima come capo di Stato maggiore e in seguito come comandante dell'Aeronautica dell'Africa orientale. L'anno successivo, promosso generale di divisione aerea per meriti straordinari, rientrò in Italia per assumere il comando della Scuola di guerra aerea; funzione che conservò fino al maggio del 1939 quando ottenne, con il grado di generale di squadra aerea, il comando della 4ª ZAT. Nel 1940 A.-C. fu posto, nuovamente, al comando della Scuola di guerra aerea, poi alla guida della 3ª Squadra aerea e, infine, nominato presidente del Comitato superiore dell'aeronautica. Dal gennaio al novembre 1941 comandò la 5ª Squadra aerea, dislocata in Libia, e dal febbraio 1942 al 9 settembre 1943 guidò il Comando generale delle scuole militari aeronautiche. Dopo essere stato giudicato immune da ogni addebito e rilievo dalla Commissione di primo grado per l'epurazione del personale

militare della Regia aeronautica, fu nominato capo di Stato maggiore della stessa Forza armata, dedicandosi, nel periodo dicembre 1944-maggio 1945, all'organizzazione del Comando delle Forze aeree italiane che partecipò alla Guerra di liberazione e che fu di grande supporto nell'azione finalizzata a portare aiuti e rifornimenti alle truppe italiane presenti in Dalmazia e in Jugoslavia. Nel secondo dopoguerra l'attività di A.-C. fu particolarmente rivolta alla difesa della Forza armata, sia contro le ipotesi di scioglimento, con il conseguente ripristino della situazione precedente al marzo 1923, sia in sede internazionale come, ad esempio, durante le negoziazioni che si conclusero con la firma, nel 1947, del trattato di Parigi. Nel febbraio del 1949, cessato dal servizio permanente effettivo per raggiunti limiti di età, fu inizialmente trattenuto in servizio d'autorità e poi confermato nella carica di capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare; carica che mantenne fino al febbraio 1951, anno in cui fu ricollocato in congedo. Tra le altre attività si ricorda la partecipazione di A.-C., come pilota, al raid Roma-Londra-Berlino-Roma del 1928 e alla crociera aerea del Mediterraneo orientale del 1929. Inoltre, negli Anni Trenta-Quaranta, si dedicò a un'intensa attività di studio nonché di conferenziere e di pubblicista, grazie alle sue prolungate collaborazioni con la «Rivista Aeronautica» e con il «Corriere della Sera», focalizzando la sua attenzione su tematiche afferenti a questioni aeronautiche sia di natura tecnico-professionale e tecnico-operativa, sia di carattere più "propagandistico". Morì il 20 marzo 1952 a Roma.

L'archivio, donato all'USAM nel 2008 da Rita Ajmone-Cat, figlia del Generale, comprende prevalentemente documentazione sull'attività svolta da A.-C. nell'ambito degli istituti e delle istituzioni militari entro cui si formò e si sviluppò la sua carriera, dall'esperienza del Collegio militare di Roma fino al suo congedo assoluto. I documenti forniscono elementi per l'esame e lo studio delle vicende dell'Aviazione del Regio esercito e, soprattutto, della Regia Aeronautica, sia quelle legate al settore tecnico-operativo (pianificazione, preparazione e impiego delle truppe e dei mezzi) che quelle attinenti ai settori formativo, didattico, addestrativo e tecnico-scientifico, in tempo di pace e in stato di guerra. È presente documentazione in francese, inglese (in parte con traduzioni in italiano), spagnolo e tedesco nonché in latino.

Documentazione privata:

< Carteggio e documenti personali e familiari > 1935-1946, fasc. 6. Di carattere frammentario, contiene documenti che, oltre all'aspetto privato, testimoniano anche quello professionale e militare, come emerge dalla corrispondenza di A.-C. con il fratello Antonio, generale del Regio esercito, e con il cugino Alfredo Baistrocchi, ammiraglio e poi console generale in Cina nel 1928-1930, consigliere di Stato e presidente del Registro navale e aeronautico dal 1935. < Carteggio e documenti

sull'attività professionale > 1908-1952, con docc. a stampa fino al 1963, fasc. 30. Contiene il diario personale di A.-C. scritto nel giugno-settembre 1915 durante la partecipazione alla Prima Guerra mondiale, ritagli stampa con articoli di A.-C. e fotografie (positivi su carta in b/n) relative soprattutto a eventi e cerimonie militari.

Documentazione professionale:

< Carteggio e documenti > 1916-1952, fasc. 259. La serie, articolata nelle sottoserie *Aviazione del Regio esercito*, *Regia aeronautica* e *Aeronautica militare*, contiene documentazione sull'attività di A.-C. nell'ambito del Corpo di spedizione italiano in Oriente, sull'esperienza di comando della Scuola di osservazione aerea, della Scuola di guerra aerea, dell'Aeronautica dell'Africa orientale, della 5^a Squadra aerea (Libia) e del Comando generale scuole militari aeronautiche; sono poi presenti documenti sull'esercizio della carica di capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, sull'azione svolta durante il periodo della cobelligeranza e sui rapporti con gli Alleati, sul procedimento di epurazione cui A.-C. fu sottoposto per valutare il comportamento tenuto in occasione dell'8 settembre 1943 e dopo tale data e, infine, sul periodo in cui svolse la funzione di capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. < Studi, conferenze e pubblicazioni > 1925-1951, fasc. 87 e opuscoli a stampa 7. Conserva prevalentemente materiali preparatori, stesure finali, manoscritte e dattiloscritte, e la versione a stampa degli studi, interventi e conferenze di A.-C. < Raccolta materiale cartografico > 1915-1940, fasc. 9. Carte topografiche, geografiche, di navigazione e di bordo, lucidi, disegni e schizzi, di natura specie militare e relativi al raid Roma-Londra-Berlino-Roma del 1928, alla Guerra italo-etioptica del 1935-1936, alle rappresentazioni topografiche e geografiche dell'Italia Nord-occidentale e dell'Albania prima della sua unione personale con l'Italia avvenuta nell'aprile 1939. < Raccolta materiale fotografico > 1906-1952, fasc. 30 e album fotografici 29. La serie, articolata nelle sottoserie *Fotografie* e *Album fotografici*, contiene fotografie e fotomosaici (positivi su carta in b/n, in seppia e a colori, negativi su pellicola) e cartoline fotografiche, relativi segnatamente alle vicende professionali di A.-C., dall'esperienza del Collegio militare di Roma fino al viaggio negli Stati Uniti d'America nel marzo 1950, prodotti e raccolti nello svol-

gimento di funzioni istituzionali, anche a testimonianza e a supporto delle attività belliche e operative; sono poi presenti, in misura minore, immagini afferenti alla sfera privata e ai funerali di A.-C., tenutisi a Roma il 22 marzo 1952. < Raccolta materiale a stampa e in ciclostile > 1912-1951, fascc. 3, voll. e opuscoli a stampa e in ciclostile 51 e calendario a stampa 1. La serie, articolata nelle sottoserie *Regolamenti e disposizioni*, *Sinossi e pubblicazioni didattiche*, *Celebrazioni e ricordi di reparti e piloti*, *Periodici e Calendari*, conserva norme predisposte dall'organo di vertice del Regio esercito per lo svolgimento del servizio in guerra e per l'azione tattica, ordini del giorno emanati dal Comando superiore di Aeronautica dell'Africa orientale italiana, sinossi e dispense per i corsi della Scuola di guerra del Regio esercito e della Scuola di osservazione aerea e, ancora, materiale di natura propagandistica e in ricordo di aviatori deceduti in servizio.

Documentazione sull'archivio:

< Elenco pratiche > s.d., fasc. 1. Elenco redatto da A.-C. e relativo al contenuto di un'unità di conservazione presente nell'archivio personale.

Documentazione in morte e sulle commemorazioni di Mario Ajmone-Cat:

< Condoglianze, onoranze e ricordi > 1952, con docc. fino al 1966, fascc. 3 e reg. 1. Lettere e telegrammi di cordoglio, articoli, notizie e necrologi a stampa, documentazione, anche fotografica, su cerimonie ufficiali in onore di A.-C.

Sempre nel 2008 la famiglia Ajmone-Cat ha donato all'Aeronautica militare una serie di pubblicazioni e cimeli appartenuti al Generale, oggi conservati, rispettivamente, presso l'USAM (Biblioteca centrale dell'AM) e il Museo storico dell'Aeronautica militare. Inoltre, la parte più consistente della documentazione testimoniante la sfera privata di A.-C. è custodita ancora dagli eredi del Generale.

A r a m u M a r i o , fascc. 125 (1921-1962). Inventario 2011.

Nacque il 7 aprile 1900 a Cagliari. Chiamato alle armi nel 1918 fu prima destinato al Deposito del 1° Reggimento bersaglieri e, in seguito, al 49° Reggimento di fanteria della Brigata Sassari. Frequentò la Scuola allievi ufficiali di complemento di Caserta, uscendone, nel 1919, con il grado di sottotenente di complemento dei Bersaglieri, e, nello stesso anno, prestò servizio in zona di guerra presso il Comando della 1ª Armata stanziata a Trento. Conseguì, nel 1924, il brevetto di pilota militare presso la Scuola di volo di Sesto San Giovanni, dal dicembre 1926

cessò di appartenere ai ruoli del Regio esercito e fu nominato sottotenente in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica. Tenente nel 1927, capitano nel 1928, volontario per Bengasi e prese parte alle operazioni della Cirenaica. Rientrato in Patria nel 1930, con il grado di capitano, fu assegnato alla Scuola di navigazione aerea di alto mare con sede a Orbetello e, nel 1933, visse, come pilota d'idrovolante, l'avventura della crociera atlantica del decennale, organizzata da Italo Balbo. Dal 1934 A. partecipò, quale istruttore presso la Scuola di bombardamento aereo di Nanchino, alla Missione militare aeronautica italiana in Cina, svoltasi negli anni 1933-1937 e avente tra le sue finalità quella di riorganizzare l'Aviazione cinese, allora ancora allo stato embrionale. Nel 1936 rientrò in Italia, fu promosso al grado di maggiore e assegnato al 12° Stormo bombardamento terrestre. Nel febbraio-ottobre 1937 prese parte alla Missione operazioni Spagna quale comandante del 29° Gruppo bombardamento veloce, posto, inizialmente, alle dipendenze del 21° Stormo bombardamento terrestre dell'Aviazione legionaria. Rientrato in Patria fu promosso al grado di tenente colonnello e, l'anno successivo, frequentò il corso di alti studi presso la Scuola di guerra aerea. Nel biennio 1938-1939 partecipò agli avioraduni del littorio, competizioni per aeroplani sportivi e da turismo organizzate dal Reale aero club d'Italia; inoltre, nell'agosto 1939, fece parte di una missione italiana in Germania, organizzata allo scopo di studiare l'organizzazione della difesa contraerea (attiva e passiva) specie nelle zone industriali e di visitare alcune fabbriche tedesche, produttrici di velivoli e di materiali d'interesse aeronautico. Nel 1940, promosso colonnello a scelta assoluta, fu destinato, quale comandante, al 9° Stormo bombardamento terrestre. L'unità prese parte alla Seconda guerra mondiale, prima combattendo in Corsica contro i francesi e poi partecipando, alle dipendenze della 5ª Squadra aerea, alle operazioni in Africa settentrionale. Morì il 17 dicembre 1940, in combattimento, sui cieli della Marmarica (Libia).

L'archivio, donato all'USAM nel 2008 dall'Associazione trasvolatori atlantici, comprende prevalentemente documentazione sulla carriera e sulle imprese militari di A. È presente documentazione in cinese, inglese, spagnolo e tedesco.

Carte personali:

< Carriera, encomi e medaglie > 1921-1940, fasc. 8. Documentazione sugli studi universitari e sulla carriera militare, in particolare documentazione caratteristica, brevetti e licenza di pilota, concessione medaglie, anche alla memoria, ed encomi. < Documenti personali > 1920-1947, fasc. 3. Tessere di riconoscimento e d'iscrizione a enti, organizzazioni e partiti politici, libretti di viaggio, una patente di abilitazione al pilotaggio, un libretto di deposito bancario e l'autorizzazione a contrarre il matrimonio; inoltre, sono presenti documenti di riconoscimento intestati alla moglie di A., Olga Lavezzari, e documenti, anche di natura iconografica, relativi alla prima comunione del figlio Giorgio. < Corrispondenza > 1940, fasc. 2. Corrispondenza con familiari e amici, avente ad oggetto anche questioni militari e, in particolare, la situazione dell'Aviazione legionaria. < Appunti, relazioni e scritti

vari > 1938-1940 ca, fasc. 5. Contiene appunti e materiale iconografico d'interesse militare; inoltre, è presente il testo del discorso commemorativo tenuto da A. in ricordo di Italo Balbo.

Carte relative all'attività aeronautica:

< Operazioni aeree in Cirenaica 1928-1929 > 1928-1929, fasc. 4. La serie, articolata nelle sottoserie *Attività aerea*, *Pubblicazioni* e *Fotografie*, contiene anche un diario di viaggio di A., manoscritto, relativo agli spostamenti compiuti dall'aprile 1928 all'aprile 1929. < Crociera aerea del decennale e avioraduni del littorio > 1933, 1937-1939, fasc. 22. La serie, articolata nelle sottoserie *Crociera del decennale*, *1933* e *Avioraduni del littorio*, conserva documentazione, anche fotografica (positivi su carta in b/n), iconografica e a stampa, sulla crociera aerea transatlantica di massa svoltasi nel 1933 (del decennale) e sul 3° e 4° avioraduno del littorio, tenutisi, rispettivamente, nel 1938 e nel 1939; si segnala la presenza di un album, a cura del Ministero dell'aeronautica, con riproduzioni di caricature relative ai membri degli equipaggi partecipanti alla crociera aerea transatlantica del 1933. < Missione aeronautica militare in Cina 1933-1937 > 1933-1937, con docc. a stampa dal 1927, fasc. 17. La serie, articolata nelle sottoserie *Corrispondenza e documenti vari*, *Materiali a stampa e in ciclostile* e *Fotografie*, conserva rapporti, relazioni, promemoria, appunti e diari sull'attività svolta da A. quale istruttore presso la Scuola di bombardamento aereo di Nanchino e sull'organizzazione aeronautica cinese e, ancora, corrispondenza, anche di carattere personale, e materiale utilizzato da A. per prepararsi alla Missione come, ad esempio, atlanti, volumi, dizionari e un quaderno per le esercitazioni di scrittura cinese. < Aviazione legionaria in Spagna 1936-1939 > 1937-1938, fasc. 12. La serie, articolata nelle sottoserie *Relazioni*, *appunti e corrispondenza*, *Materiale a stampa e in ciclostile* e *Fotografie*, contiene relazioni sull'attività operativa, studi tecnici, appunti e testi di conferenze sull'impiego tattico delle unità aeree, fotografie (positivi su carta in b/n) e schede tecniche su aeroporti spagnoli e un album fotografico sul 29° Gruppo bombardamento veloce. < Missione in Germania 1939 > 1937-1939, fasc. 2. Contiene anche la relazione sulla Missione svolta da A. dal 6 all'11 agosto 1939. < Campagna del Nord Africa 1940-1943 > 1940, fasc. 3. La serie è articolata nelle sot-

toserie *Relazioni e documenti vari e Fotografie*. < Raccolta materiale fotografico, cartografico e disegni > 1933, 1937-1938, 1941, fascc. 6. Conserva, tra l'altro, fotografie (positivi su carta in b/n) afferenti alla sfera personale e familiare. < Raccolta pubblicazioni, documentazione a stampa e in ciclostile > 1926-1927, 1929-1934, 1936, 1938, 1941, con doc. a stampa del 1890, fascc. 29. Contiene regolamenti, manuali e istruzioni per il personale aeronautico, testi e sinossi per corsi della Regia accademia aeronautica e scuole aeronautiche e, infine, testi sull'impiego dell'Arma aerea.

Carte su Mario Aramu:

< Documentazione raccolta dagli eredi di Aramu dopo la sua morte > 1936-1942, 1945, con docc. del 1962, fascc. 12. Ritagli a stampa su A. e messaggi di condoglianze inviate ai familiari dell'Aviatore.

Sempre nel 2008 l'Associazione trasvolatori atlantici ha donato al Museo storico dell'Aeronautica militare una serie di cimeli e di documenti, tra cui disegni originali, diplomi di onorificenze e fotografie, appartenuti ad A.

B a r a c c a F r a n c e s c o , fascc. 3, diario 1, quaderni 5, album fotografico 1, fotografie sciolte 20 e voll. a stampa 31 (1897-1918, con voll. a stampa dal 1880 e doc. del 1932). Elenco s.d. [2014].

Nacque il 9 maggio 1888 a Lugo, figlio unico di una famiglia benestante e socialmente elevata. Il padre Enrico, infatti, era un possidente terriero e aveva anche numerosi interessi commerciali; la madre era la contessa Paola, detta Paolina, Biancoli (in alcune fonti anche de' Biancoli). Da giovane frequentò, a Lugo, la Scuola dei Padri salesiani e, in seguito, svolse gli studi secondari prima presso il Collegio San Domenico, diretto dai Padri scolopi e situato a Badia Fiesolana, poi, dal 1904, presso il Liceo Dante di Firenze dove conseguì, a pieni voti, la maturità classica. Una volta diplomato B. scelse la vita militare e nel 1907, nonostante l'opposizione della famiglia, decise di entrare alla Scuola militare di Modena, uscendone nel settembre del 1909 con il grado di sottotenente di Cavalleria. In seguito trascorse un anno a Pinerolo, dove frequentò un corso di specializzazione per l'Arma di cavalleria, terminato il quale fu assegnato, nel dicembre 1910, al 2° Reggimento Piemonte Reale Cavalleria, stanziato a Roma. Nel corso del suo soggiorno romano entrò in contatto con l'ambiente massonico, che all'epoca era propugnatore d'idee progressiste, laiche e patriottiche, e divenne poi membro della Massoneria di rito scozzese antico e accettato di piazza del Gesù. Nel 1912 rimise domanda per essere assegnato all'Aviazione del Regio esercito. La richiesta fu accettata e B. fu inviato, insieme ad altri ufficiali italiani, a seguire i corsi della Scuola di pilotaggio dell'Aviazione militare francese situata a Bétheny, vicino Reims; corsi al termine dei quali ottenne il brevetto di pilota (n. fran-

cese 1037) e il brevetto sportivo italiano (n. 171). Tornato in Patria fu assegnato al Battaglione aviatori e destinato al Campo d'aviazione di Cascina Malpensa (Somma Lombardo); inoltre, sempre nel 1912 ottenne il brevetto di pilota militare. L'anno successivo fu prima assegnato al Campo di volo di Mirafiori e poi trasferito alla 6^a Squadriglia da ricognizione e combattimento. Nel 1914 fu comandato alla 5^a Squadriglia da ricognizione e combattimento, guidata dall'allora cap. Pier Ruggero Piccio. Con lo scoppio della Prima guerra mondiale B. fu prescelto per tornare, nel maggio 1915, in Francia al fine di prendere in consegna i biplani Nieuport, primi aeroplani da caccia che i francesi avrebbero in seguito fornito all'Italia. Terminato il periodo di allenamento presso l'Aeroporto di Le Bourget (Parigi), rientrò in Italia e, dopo una breve esperienza quale ufficiale di collegamento con la Francia, fu trasferito all'8^a Squadriglia Nieuport biplani, unità di nuova costituzione, in formazione a Mirafiori e poi spostata ad Aviano alla fine del luglio 1915. Nel successivo mese di agosto l'unità trasferì due velivoli a Campoformido e B. fu protagonista, a settembre, del suo primo combattimento aereo contro un velivolo austriaco che stava attaccando Udine. Nel dicembre dello stesso anno l'8^a Squadriglia Nieuport fu trasformata in 1^a Squadriglia da caccia e, insieme alla 2^a Squadriglia da ricognizione e combattimento, andò a formare il Gruppo squadriglie per la difesa di Udine. Nell'aprile 1916 B. ottenne la sua prima vittoria in un duello aereo e, nel corso dello stesso anno, la 1^a Squadriglia da caccia fu trasformata in 70^a Squadriglia caccia. Promosso al grado di capitano nell'agosto 1916, conseguì, nel febbraio 1917, la sua quinta vittoria aerea ufficialmente riconosciuta, ricevendo la consacrazione pubblica di "Asso" dell'Aviazione. Nel mese di maggio fu assegnato alla 91^a Squadriglia da caccia, unità di nuova costituzione che, nel successivo mese di giugno, passò al comando di B., diventando, ben presto, l'unità aerea più famosa del fronte tanto da essere soprannominata "la Squadriglia degli Assi". In ragione delle vittorie ottenute negli anni 1916-1917, fu promosso, per merito straordinario di guerra, al grado di maggiore e fu insignito di numerose e alte onorificenze e decorazioni, italiane e straniere. Morì il 19 giugno 1918, durante un combattimento, precipitando con il suo aereo nei pressi di Nervesa, nel settore del Montello.

La documentazione è stata ceduta, per il tramite del Museo storico dell'Aeronautica militare, all'USAM nel 2014 dal 9^o Stormo Francesco Baracca, inquadrato nella 1^a Brigata aerea operazioni speciali e stanziato sull'Aeroporto di Grazzanise; unità che, a sua volta, aveva ricevuto il materiale, in forma di donazione, dalla famiglia d'origine dell'Asso lughese. Si tratta di corrispondenza personale, costituita quasi esclusivamente dall'epistolario di B. con la madre, e, in misura più esigua, con il padre e di telegrammi di condoglianze inviate a quest'ultimo per la morte del figlio. Sono poi presenti documenti personali di B., costituiti dal passaporto, certificati e attestati scolastici; quaderni e diari scolastici, compresi alcuni del periodo di studio alla Scuola militare di Modena; fotografie (positivi su carta in b/n, in parte montati su cornici), sia personali e familiari che relative alla vita militare e, ancora, ritraenti il corpo di B. e i suoi funerali; il diario personale di guerra dell'Aviatore, scritto

dal 21 agosto 1915 all'11 aprile 1916, con informazioni di natura militare nonché strettamente privata. Infine, parte della donazione è composta da una raccolta di libri scolastici, con appunti manoscritti di B.

Presso la Sezione manoscritti della Biblioteca Fabrizio Trisi, appartenente al Comune di Lugo, è conservato il fondo *Famiglia Baracca*, donato all'ente comunale nel 1951 dalla famiglia dell'Aviatore, trasferito nella sede attuale nel 1993. Il fondo, parzialmente consultabile in quanto in fase di riordinamento, inventariazione e digitalizzazione, è costituito da due nuclei. Il primo riunisce corrispondenza, di natura soprattutto privata, tra B. e la madre, altri familiari, amici e colleghi militari, tra cui Aurelio Baruzzi, Tullo Masi, Luigi Olivari, Ferruccio Ranza e Fulco Ruffo di Calabria e, ancora, quaderni, composizioni e disegni del periodo scolastico di B. (761 unità documentarie, primi anni del Novecento-1918). La seconda aggregazione è costituita da materiale prodotto e raccolto dalla madre di B. Si tratta, nello specifico, di corrispondenza della Contessa, fotografie, libri che spaziano dalla narrativa alla saggistica, e che testimoniano le letture giovanili di B., e, infine, di periodici (46 unità di conservazione, primi anni del Novecento-1949, anno della morte di Paola Biancoli). Al Museo del Risorgimento di Milano è custodito un altro "spezzone" dell'archivio *Francesco Baracca*, formato dall'epistolario di B. specie con la madre e, in misura irrilevante, con il padre e con Fulco Ruffo di Calabria (7 maggio 1907-27 aprile 1918).

B o n a r d i G i o v a n n i, fasc. 3 (1890-1956 ca). Inventario 2017.

Nacque il 20 giugno 1873 a Torino. Nell'ottobre 1890 entrò all'Accademia militare di Torino e nel 1893, con il grado di sottotenente, fu assegnato allo Stato maggiore dell'Arma del genio. In seguito, fu trasferito al 3° Reggimento genio nel 1895, al 1° Reggimento genio nel 1906 e al Comando del Corpo di Stato maggiore del Regio esercito nel 1910. Nel 1915, promosso maggiore, fu assegnato al 5° Reggimento genio e, poi, trasferito in territorio dichiarato in stato di guerra dove assunse l'incarico di sotto direttore del Genio dell'Intendenza della 3^a Armata. Tenente colonnello alla fine dello stesso 1915, due anni dopo fu nominato capo di Stato maggiore prima della 29^a Divisione mobilitata e, in seguito, del 29° Corpo d'armata mobilitato. Nel 1918 lasciò il territorio dichiarato in stato di guerra e, con il grado di colonnello, divenne capo di Stato maggiore del Comando del Corpo d'armata territoriale di Genova. Tra il 1919 e il 1922 ricoprì la carica di capo di Stato maggiore della Divisione militare territoriale di Novara, del Comando del Corpo d'armata di Torino e del Comando del Corpo d'armata di Verona. Generale di brigata nel 1926, guidò il Genio del Corpo d'armata di Bari e del Corpo d'armata di

Alessandria; nel 1933 fu collocato in posizione ausiliaria e nel 1940 fu trasferito nella riserva e promosso generale di divisione. Fu, infine, posto in congedo assoluto, per limiti d'età, nel 1951.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2004 da Elvira Prochet Regis, lontana nipote di B. Si tratta di documenti sulla carriera militare e sui rapporti del Generale con varie associazioni di veterani e pionieri dell'Aeronautica; di memorie, relazioni, diagrammi, schizzi e fotografie relativi ai palloni utilizzati dal Regio esercito (ascensioni libere, esercitazioni, grandi manovre, equilibrio nell'atmosfera e mobilità lungo la verticale, ecc.); di fotografie afferenti sia alla sfera militare che familiare. La donazione, oltre al materiale documentario, comprende anche una serie di medaglie appartenute al Generale.

B o z z o l a t o G i o v a n n i, fasc. 3 (1981-2004). Inventario 2017.

Nato il 9 ottobre 1930 a Milano, nel 1951 ottiene la specializzazione in fotogrammetria, fotointerpretazione e geodesia operativa presso l'Istituto di rilievi terrestri e aerei spa, con sede a Milano, ente presso il quale ha raggiunto, nel 1955, il ruolo di capo Reparto fotogrammetria. In seguito ha ricoperto diversi incarichi tra cui quelli di fotointerprete geomorfologo presso l'Edison mineraria nel 1958; capo Reparto aerofotogrammetria, fotogeomorfologia e cartografia presso l'AGIP mineraria, settore di Teheran, dal 1959 al 1961; e, nell'ambito dell'AGIP spa, con sede a Milano, capo dell'Ufficio centrale di fotogrammetria, geomorfologia e cartografia, dal 1962 al 1981, capo dell'Unità di fotogrammetria industriale e microgeodesia, dal 1981 al 1982 e *offshore engineering dimensional control manager*, dal 1983 al 1989. Relatore in numerosi congressi scientifici di fotogrammetria, in Italia e all'estero, autore e coautore di una trentina di pubblicazioni, detentore unico della proprietà intellettuale di quattro brevetti d'invenzione. Nel 1984 e nel 1991, per conto del Ministero dei lavori pubblici, è stato chiamato a progettare e dirigere il controllo dimensionale ingegneristico-strutturale, per via stereofotogrammetrica, della Torre di Pisa, su richiesta e con la supervisione dell'Università degli studi della città e dell'Opera primaziale pisana.

La documentazione, per lo più in fotocopia, è stata donata, in data non individuata, all'USAM dallo stesso B. che ha trattenuto gli originali. Si tratta di corrispondenza di B. con l'Amministrazione militare, specie con l'Aeronautica militare; di manuali, articoli, promemoria, note e considerazioni, redatti in prevalenza da B. nel corso della sua attività per l'AGIP e in occasione di congressi, aventi ad oggetto apparecchi fotogrammetrici, apparati stereometrici per rilevamenti aeronautici, modalità per rilevamenti anche non fotografici, sistemi di rilevamento stereofotogrammetrico per elicottero e stereofotogrammetria industriale. Infine, sono conservati verbali di

deposito brevetti e una domanda di brevetto di B. È presente documentazione in inglese.

B r i g a n t i A l b e r t o , b. 1 (contenente 40 lastre fotografiche), scatole di piccole dimensioni 3 (contenenti 2.594 fotografie), fasc. 47, album fotografici 22, libretti caratteristici di volo 3 e distintivi 5 (1915-2008). Elenco sommario parziale s.d. [2011?] e inventario parziale 2014.

Nacque il 22 dicembre 1896 a Umbertide. Nel 1915 iniziò a frequentare la Regia accademia navale di Livorno, nel 1916 fu arruolato e poi nominato aspirante guardiamarina di complemento in ferma triennale. Nel 1917 ottenne, via via, il riconoscimento quale osservatore d'idrovolanti, allievo pilota d'idrovolanti e guardiamarina di complemento. Negli anni 1918-1919 fu assegnato, con il grado di sottotenente di vascello di complemento, alle stazioni di idrovolanti di Ancona, Porto Corsini, Venezia e Fiume. Distintosi durante la Prima guerra mondiale per il comportamento tenuto nelle missioni di bombardamento, partecipò, nel settembre 1919-febbraio 1920, all'impresa fiumana di Gabriele D'Annunzio come pilota d'idrovolante nella Milizia legionaria fiumana. Dopo aver preso parte alle operazioni di riconquista della Libia uscì dai ruoli della Regia marina per entrare, nell'ottobre 1923, in quelli della neocostituita Regia aeronautica. Dal 1924 al 1937 ottenne numerosi e importanti incarichi, tra cui quello di comandante di squadriglia, di stormo e di brigata aerea, di addetto alla Segreteria militare del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, di aiutante di volo dell'allora sottosegretario per l'Aeronautica Italo Balbo, di aiutante di campo effettivo, poi onorario, di re Vittorio Emanuele III e, con il grado di generale, di comandante dell'Aeronautica della Libia. Nel 1929 intervenne alla crociera del Mediterraneo orientale come membro degli equipaggi del Reparto speciale il cui compito fu quello di trasportare le autorità militari e i giornalisti. Nel 1939 ottenne la promozione a generale di divisione aerea, nel 1942 fu designato alla guida del Comando superiore dell'Aviazione per la Regia marina e, infine, nel marzo 1943, fu trasferito, sempre quale comandante, all'Aeronautica dell'Egeo, funzione, quest'ultima, che ricoprì fino all'8 settembre quando venne fatto prigioniero dai tedeschi per la resistenza loro opposta a Rodi. Venne recluso in Polonia, nel Campo di prigionia per ufficiali di Schocken, il famigerato Lager 64/Z, fino al 1945 quando venne deciso il suo internamento in Germania; proprio durante tale trasferimento, B. riuscì a fuggire, sopravvivendo a una duplice fucilazione da parte dei sovietici. Fino al 10 settembre rimase in territorio ucraino, trovando sistemazione a Lyubotin, presso un sanatorio destinato ad accogliere ufficiali italiani. Rientrato in Patria ottenne la promozione al grado di generale di squadra aerea; ricoprì poi, dall'agosto 1946 al gennaio 1947, l'incarico di capo di Stato maggiore aggiunto dell'Aeronautica militare, dal gennaio 1947 il ruolo di sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare e, nell'ambito del nuovo Ministero della difesa, quello di segretario generale per l'Aeronautica a partire dal novembre 1947. Tra gli incarichi successivi di rilievo furono la presidenza, nel 1949-1951, del Consiglio superiore di aeronautica, la presidenza, nel 1952-1955, del Consiglio superiore delle Forze armate e della Sezione Aeronautica dello stesso Consiglio e, infine, la nomina, nel 1952, a direttore generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo. Nel luglio 1955 fu posto in congedo assoluto e, nel 1959, fu iscritto, d'ufficio, nel ruolo d'onore degli ufficiali delle Forze armate. B. fu anche autore di un'autobiografia contenente tutta la sua esperienza

militare, dal suo arruolamento, nel 1916, fino al congedo nel 1955. Morì il 2 luglio 1997 a Roma.

L'archivio è stato donato all'USAM in due momenti differenti da Franco Briganti, figlio di B. Il primo nucleo, versato nel 2009, copre un arco cronologico che va dal 1915 al 2008, è composto da 1 busta (con 40 lastre fotografiche), 47 fascicoli e 22 album fotografici ed è stato oggetto di riordinamento e inventariazione nel 2014. Il secondo aggregato, trasferito all'Ufficio storico nel 2011, riguarda, prevalentemente, il periodo 1915-2001 e consta di 3 scatole di piccole dimensioni (con 2.594 fotografie) e 3 libretti caratteristici di volo; ordinato in modo approssimativo, è munito di un elenco sommario e parziale, afferente al solo materiale fotografico. È presente documentazione in francese e inglese.

Carte personali:

< Regio istituto nautico Alfredo Cappellini di Livorno - Comando dell'Idroscalo di Vigna di Valle > 1915-1961, fascc. 10. Inventario 2014. Contiene documentazione sulla carriera militare di B. e, in particolare, corrispondenza, diplomi, brevetti di volo, libretti di navigazione, libretti dei corsi e caratteristici di volo, documenti su onorificenze ricevute, attestati, tessere, verbali di passaggio comandi, carte su incidenti di volo e su inchieste disciplinari. < Aviazione civile italiana > 1947-1967, fascc. 4. Inventario 2014. Conserva, tra l'altro, corrispondenza, appunti, promemoria, relazioni, progetti, tabelle e ritagli stampa sull'organizzazione dell'Aviazione civile in Italia e sugli aeroporti italiani. < Corrispondenza dopo il pensionamento > 1941-2008, fascc. 4. Inventario 2014. Corrispondenza, articoli, anche in fotocopia, scritti da B., documentazione diversa, tra cui fotografie (sui festeggiamenti per il centesimo compleanno di B., sul suo decesso e manifestazioni in suo ricordo).

Carte istituzionali:

< Aiutante di campo del re - capo del 1° Reparto operazioni dello Stato maggiore della Regia aeronautica > 1930-1936, fascc. 8. Inventario 2014. Documentazione, di diversa natura, relativa all'attività svolta da B. quale aiutante di campo effettivo di re Vittorio Emanuele III, comandante dello Stormo sperimentale da bombarda-

mento marittimo stanziato a Orbetello e comandante della 1^a Brigata aerea da bombardamento; inoltre, è conservata corrispondenza con Italo Balbo e anche documenti sulla crociera del Mediterraneo orientale del 1929. < Comando dell'Aeronautica della Libia > 1934-1940, fascc. 4. Inventario 2014. Documentazione sulla costituzione dei comandi dell'Aeronautica della Tripolitania, della Cirenaica e della Libia, sul viaggio del re Vittorio Emanuele III in Libia nel 1938, sul viaggio di B. in Germania nel 1938 e sul 4° raduno aereo sahariano tenutosi nel 1939. < Comando 1^a Zona aerea territoriale di Milano - Comando dell'Aeronautica dell'Egeo > 1940-2005, fascc. 5. Inventario 2014. Si segnala documentazione sull'incidente aereo di Italo Balbo nel cielo di Tobruch nel giugno 1940, sul comportamento tenuto da B. alla data dell'8 settembre 1943 e nei giorni immediatamente successivi, dalla sua cattura da parte dei tedeschi, alla sua prigionia in Polonia e alla successiva liberazione. < Internamento in Polonia e permanenza coatta in territorio ucraino > 1943-1951, fasc. 1. Inventario 2014. La serie, indicata nell'inventario con la denominazione *Prigionia in Polonia e in Russia*, comprende documenti sul periodo settembre 1943-settembre 1945, durante il quale B. visse l'esperienza del Lager 64/Z, poi quella della fuga e dell'attesa, in territorio ucraino, del ritorno in Patria. < Rientro dalla prigionia - sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare > 1945-1948, fascc. 4. Inventario 2014. Documentazione, di diversa natura, sulla nomina di B. a membro della Commissione incaricata dello studio sul nuovo ordinamento del Ministero dell'aeronautica, sul procedimento di epurazione cui B. fu sottoposto nel 1946, sull'attività svolta prima quale capo di Stato maggiore aggiunto e poi come sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. < Segretario generale per l'Aeronautica > 1947-1949, fascc. 2. Inventario 2014. Documentazione, di diversa natura, sull'attività svolta da B. quale segretario generale per l'Aeronautica nell'ambito del Ministero della difesa; sono presenti anche carte sulla situazione e sull'approvvigionamento dei materiali aeronautici, sull'assetto della Forza armata e dell'Aviazione civile e sul settore industriale aeronautico. < Presidente del Consiglio superiore di aeronautica > 1949-1952, fascc. 2. Inventario 2014. < Direttore generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo > 1952, fasc. 1. Inventario 2014. La serie, indicata nell'inventario con la denominazione

Direttore Aviazione civile, comprende documenti, di natura eterogenea, afferenti alla riforma dell'Aviazione civile in Italia, alle condizioni dei campi d'aviazione militari e civili e, ancora, alle aviazioni ausiliarie per l'Esercito italiano e per la Marina militare. < Incarichi svolti nell'ambito del Consiglio superiore delle Forze armate > 1952-1955, fasc. 2. Inventario 2014. La serie, indicata nell'inventario con il nome *Presidente Consiglio superiore Forze armate*, si riferisce all'organizzazione della difesa del territorio nazionale, all'Aviazione ausiliaria per la Marina militare, alle commesse aeronautiche, al progetto per la costruzione dell'Aeroporto intercontinentale di Roma e alla normativa sulla carriera e pensionamento degli ufficiali e sottufficiali delle Forze armate; inoltre, sono conservati documenti concernenti l'esercizio, da parte di B., della carica di presidente della Sezione Aeronautica del Consiglio superiore delle Forze armate.

Sezione fotografica:

< Album fotografici > 1916-1942, album fotografici 22. Inventario 2014. Album con fotografie sui seguenti eventi e temi: Prima guerra mondiale, guerra aeromartittima, stazioni idrovolanti di Ancona, Porto Corsini e Venezia, impresa fiumana del 1919-1920, riconquista della Libia negli anni 1921-1922, dirigibile PM, Idroscalo di Vigna di Valle, coppa Schneider del 1927, crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931, giornata dell'ala del 1932, truppe coloniali della Libia, inaugurazione del corso di osservazione aeronautica marittima all'Idroscalo di Orbetello, visite e viaggi di Vittorio Emanuele III, di Benito Mussolini e di Italo Balbo. < Lastre fotografiche austriache e italiane > s.d. [1915-1918 ca], b. 1. Inventario 2014. Negativi su lastra di vetro trovati da B. a Pola al termine della Grande guerra.

Cimeli:

La donazione del 2009 comprende anche 4 distintivi da giacca afferenti all'incarico di B. come aiutante di campo effettivo, poi onorario, di re Vittorio Emanuele III e 1 distintivo collegato all'impresa di Fiume del 1919-1920.

Donazione 2011:

Si tratta quasi esclusivamente di materiale fotografico, descritto succintamente e

aggregato in modo approssimativo per periodi storici, per esperienze lavorative di B., per eventi in generale.

< Fotografie sciolte > 1915-2001, con lacune, scatole di piccole dimensioni 3 (con 2.594 fotografie). Elenco sommario parziale s.d. [2011?]. Positivi fotografici riguardanti vicende di cui B. fu protagonista e testimone: Prima guerra mondiale, avventura fiumana (1919), rientro nella Regia marina (1921-1923), passaggio nei ruoli della Regia aeronautica (1923-1926), fotografie aeree scattate da unità italiane e inglesi, carica di aiutante di volo di Italo Balbo (1926-1928) e di Vittorio Emanuele III (1930-1933), incarichi ricoperti nell'ambito della Regia aeronautica e del dicastero dell'Aeronautica (1929-1941 ca), Guerra italo-etiopica del 1935-1936, Guerra civile spagnola del 1936-1939, Seconda guerra mondiale e Guerra di liberazione, visite e cerimonie istituzionali, attività svolta dopo il pensionamento (1955-1997), Aviazione civile; e, ancora, esperimenti, imprese e raduni aviatori, pattuglie acrobatiche, aerei, elicotteri e missili, musei aeronautici. < Documentazione caratteristica > libretti caratteristici di volo 3.

C a g n a S t e f a n o , bb. 23 (di cui 15 contenenti fotografie), album fotografici 8 e carte nautiche 108 (1920-1943, con lacune per gli anni 1924-1925). Inventario a stampa 2013.

Nacque il 25 dicembre 1901 ad Ormea, si trasferì poi con la famiglia a Genova dove frequentò l'Istituto nautico Vittorio Emanuele II, presso il quale, nel 1921, conseguì il diploma di capitano di lungo corso. Nel 1922-1923 frequentò la Regia accademia navale di Livorno, nel 1923 ottenne il grado di guardiamarina di complemento e, l'anno successivo, conseguì il brevetto di pilota militare e fu assegnato alla 187^a Squadriglia idro bombardieri. Nel 1926 fu secondo pilota dell'idrovolante che condusse Benito Mussolini e Italo Balbo in Libia e, nel 1927, fu istruttore di volo sugli idrovolanti dell'allora sottosegretario per l'Aeronautica. Fu questo il momento d'inizio del rapporto, più che decennale, di natura professionale, ma anche personale, tra C. e il futuro Maresciallo dell'aria; rapporto che, probabilmente, contribuì alla scelta di C. di passare, nel 1928, dalla Regia marina alla Regia aeronautica. Sempre nel 1928 partecipò, insieme a Balbo, al primo raid aereo di massa, la crociera del Mediterraneo occidentale, e alle operazioni di salvataggio dell'equipaggio della spedizione polare guidata da Umberto Nobile; intervenne poi alla crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931 e alla crociera aerea transatlantica di massa svoltasi nel 1933, in occasione del decimo anniversario della fondazione della Regia aeronautica. Nel 1934 fu trasferito in Libia insieme a Balbo, nominato governatore della Colonia al posto di Pietro Badoglio. Dopo aver ricoperto ruoli di rilievo nell'Amministrazione aeronautica coloniale, nel 1940, con il grado di generale ottenuto nel 1939, C. fu incaricato di compiere una serie di viaggi esplorativi per studiare il funzionamento

dell'aviazione civile dei Paesi più avanzati dal punto di vista aeronautico, con l'obiettivo di riorganizzare tale settore anche in Italia. Con lo scoppio della Seconda guerra mondiale C. riprese l'attività operativa al comando della 10^a Brigata aerea bombardamento terrestre. Morì il 1° agosto 1940 nei cieli di Formentera, abbattuto durante un attacco a un convoglio di navi militari inglesi.

L'archivio è stato donato all'USAM nel 2013 da Maria e Luciana Cagna, nipoti di C., grazie all'iniziale mediazione dell'Università degli studi di Genova (Archivio ligure della scrittura popolare) che ha curato le attività di riordinamento, descrizione e digitalizzazione delle carte, e, ancora, grazie alla disponibilità dell'allora Soprintendenza archivistica per la Liguria, a cui si deve l'avvio del procedimento che ha portato, nel 2011, all'adozione del provvedimento dichiarativo dell'interesse storico particolarmente importante¹ e che ha autorizzato il trasferimento dei documenti dell'Aviatore ormeasco all'Ufficio storico. Vista la presenza di carteggio prodotto dai familiari di C. dopo la morte di quest'ultimo, il fondo, in genere identificato e citato come *Archivio Stefano Cagna*, è, in realtà, uno "spezzone" dell'archivio familiare². L'aggregato conservato a Roma è formato da corrispondenza, da materiale fotografico e da mappe nautiche. È presente documentazione in arabo (con traduzioni in italiano), francese e inglese (in parte con traduzioni in italiano).

< Carteggio e documenti privati > 1920-1923, 1925-1943, b. 1 e fasc. 22. Fascicoli quasi esclusivamente annuali, formati da corrispondenza di C. con parenti, amici, colleghi aviatori, alti ufficiali del dicastero dell'Aeronautica e Italo Balbo, da un diario personale, taccuini e tessere di associazioni. < Governo generale della Libia, Comando superiore Forze armate in Africa settentrionale > 1933-1940, fasc. 13. Fascicoli di carattere amministrativo, prodotti nel corso delle attività svolte da C. all'interno dell'Amministrazione aeronautica coloniale. < Materiale fotografico > 1928-1943, bb. 15 (con 3.098 fotografie) e album fotografici 8. La serie, denominata

¹ Il provvedimento è stato emanato dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Liguria.

² Il nucleo documentario custodito ancora dagli eredi Cagna, non valutato d'interesse storico dalla Soprintendenza archivistica per la Liguria (oggi anche "bibliografica"), riguarda esclusivamente vicende familiari e private, non direttamente riferibili alla figura del Generale e, in grandissima parte, successive all'agosto 1940.

nell'inventario *Fondo fotografico*, è articolata nelle sottoserie *Album* e *Raccolte*. Si tratta di fotografie (positivi su carta), anche di carattere personale, relative, in prevalenza, alla spedizione polare di Umberto Nobile del 1928 e alle successive operazioni di ricerca e salvataggio dei sopravvissuti all'incidente del dirigibile Italia, alla crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931, alla crociera aerea transatlantica del decennale, al periodo trascorso da C. in Africa, soprattutto con Italo Balbo, tra il 1934 e il 1940 (con scene di safari, vedute aeree di paesaggi, villaggi e scavi archeologici); e, ancora, di ritratti raffiguranti personalità, amici, conoscenti e colleghi di C. (anche con dediche), ritratti e fototessere del Generale, cartoline e fotografie di aerei e fotografie con donne pilota. < Carte nautiche > carte nautiche 108. La serie, articolata nelle sottoserie *Serie I*, *Serie II*, *Serie III* e *Serie IV*, comprende materiale cartografico di navigazione, con appunti e rotte tracciate a matita, utilizzato specie durante le trasvolate atlantiche.

Le riproduzioni digitali dell'archivio *Cagna* sono custodite dall'Archivio ligure della scrittura popolare dell'Università degli studi di Genova. Inoltre, sempre nel 2013 Maria e Luciana Cagna hanno donato al Museo storico dell'Aeronautica militare 21 cimeli appartenuti a C. (in prevalenza vestiario militare e spade da ufficiale).

C a t t o i C o s t a n t i n o, fasc. 3 (1916-1918, 1924, 1961-1969, con doc. a stampa del 1912). Inventario 2017.

Nacque nel 1894 a Frosinone, fu chiamato alle armi nel 1914 e fu assegnato, nel 1915, all'Arma di artiglieria. Nello stesso anno prima frequentò a Torino, con il grado di tenente, il corso allievi osservatori d'aeroplano, poi fu inviato in zona di guerra e trasferito, nel tempo, alla 46^a, 49^a e 32^a Squadriglia aeroplani per artiglieria. Nel 1917 fu spostato alla 252^a Squadriglia idrovolanti, appena costituita presso l'Idroscalo dell'isola di Sant'Andrea, unità di natura mista, essendo formata con personale proveniente sia dalla Regia marina che dal Regio esercito. Nello stesso anno C. fu trasferito all'Ufficio servizi aeronautici del Comando supremo e, in seguito, al Comando artiglieria della 4^a Armata. Nel 1918 fu assegnato al Comando artiglieria della 1^a Armata; nel 1919 partecipò, in un primo momento, all'impresa fiumana guidata da Gabriele D'Annunzio e, più tardi, alle operazioni aeronautiche in Libia. Tenente colonnello nel 1942, fu posto in congedo assoluto dal giugno 1962. Personalità poliedrica, legato in particolar modo a D'Annunzio e a Balbo, C. si dedicò a una serie di attività e interessi che lo portarono all'invenzione della prospezione fotografica applicata alla cartografia e, lasciata la carriera militare, a fondare, con la moglie, la sensitiva e radiomante Maria Domenica Mataloni, la Società radiogeotecnica di Grosseto, finalizzata alle ricerche idriche, minerarie e archeologiche nel sottosuolo. Tra i maggiori ritrovamenti fatti dai coniugi Cattoi quello dell'antica città etrusca di Capena nel

Lazio e quello dell'antica città di Lylybeus (Lilibeo), nei pressi di Marsala. Si interessò anche alla storia delle origini, elaborando una serie di teorie sulle migrazioni dei popoli in epoche antiche, collegando la protostoria italica e mediterranea con quella precolombiana e con la tradizione mediorientale; e, ancora, focalizzò l'attenzione sulle grandi sculture rupestri, osservate da C. proprio durante i suoi voli militari, interpretate come "fari" orientativi per i velivoli provenienti da altri pianeti e aventi una duplice funzione, ossia quella di indicare i luoghi di atterraggio e quella di segnalare le zone dove esistevano minerali ed energia elettro-magnetica utili per il rifornimento delle astronavi. Negli Anni Cinquanta del Novecento le ipotesi di C. trovarono un riscontro in quelle portate avanti da una rete, anche internazionale, di studiosi, tra cui l'antropologo statunitense George Hunt Williamson e dal peruviano Daniel Ruzo e furono condivise con il gruppo creatosi attorno alla rivista di ufologia «Spazio e Vita», pubblicata a Roma nel 1958-1959 da Francesco e Lina Polimeni. Morì nel 1975 a Porto Santo Stefano.

La documentazione è stata acquisita dall'USAM probabilmente a metà degli Anni Sessanta del Novecento dallo stesso C., in forma giuridica non identificata. Si tratta di documenti, anche in copia e a stampa, disegni, schede, materiale iconografico e cartografico e fotografie relativi alla Prima guerra mondiale; una parte esigua di tale nucleo è composta da fotografie aeree francesi e inglesi e da alcuni documenti austriaci recuperati da C. alla fine della Grande guerra. È poi conservata la minuta di un progetto, datato 1919, sulla creazione di un servizio fototopografico atto a facilitare la costruzione della carta geografica e topografica della Libia. Infine, sono presenti corrispondenza, esemplari di riviste, ritagli stampa e fotografie concernenti gli interessi e studi di C. sull'archeologia, ufologia e civiltà aliene. È presente documentazione in francese, inglese e tedesco.

La parte più consistente dell'archivio personale di C. è conservata dagli eredi del Colonnello, la famiglia Savarese-Cattoi, residente a Sutri. La documentazione riguarda sia la sfera privata che professionale e, in relazione a quest'ultima, riflette la sua ecletticità comprendendo testimonianze afferenti sia all'esperienza militare che alle attività di studio e ricerca nel campo idrico, minerario e archeologico.

C i o c c a C a l l i s t o , album fotografici 2, docc. 3, fotografia 1 e libro a stampa 1 (Anni Venti-Quaranta del Novecento). Elenco 2011.

Nacque nel 1898. Figura legata alla storia dell'esplorazione del Polo Nord, avendo fatto parte, come motorista, dell'equipaggio del dirigibile Italia e deceduto a seguito della tragedia avvenuta nel corso della spedizione polare di Umberto Nobile nel maggio 1928. Il suo corpo, insieme a quelli di Renato Alessandrini (timoniere), Ettore Arduino (motorista), Attilio Caratti (motorista), Ugo Lago (giornalista) e Aldo Pontremoli (fisico), non venne mai ritrovato.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2011 da Marcella Ciocca e da Stefania Settimi, rispettivamente figlia e nipote di C. Si tratta di due album fotografici contenenti 300 fotografie (positivi su carta) inedite e riguardanti la spedizione polare di Umberto Nobile del 1928; appunti di bordo; una tessera dell'Associazione nazionale fra le famiglie dei caduti dell'Aeronautica (poi Associazione nazionale fra le famiglie dei caduti dell'Aeronautica e fra i mutilati del volo), intestata a Marcella Ciocca, firmata da Italo Balbo, e una tessera della stessa Associazione, intestata a Margherita Vietti, moglie di C., firmata da Felice Porro; una fotografia sciolta (positivo su carta formato tessera) ritraente l'equipaggio del dirigibile Italia al momento della partenza per l'impresa polare del 1928. Inoltre, è presente l'edizione originale del 1930 del libro di Nobile dal titolo *L'Italia al Polo Nord*, edito da Mondadori, con dedica autografa dell'autore alla famiglia Ciocca.

C o n t i n i A m e r i g o , bb. 2 e album fotografico 1 (1915-1940 ca). Inventario 2017.

Nacque il 10 agosto 1894 a Poggio. Frequentò il Regio istituto superiore di belle arti di Roma dove, compiuto il corso speciale di architettura, conseguì il titolo di professore di disegno architettonico. Chiamato alle armi nel 1914, fu assegnato inizialmente al Battaglione specialisti del Genio militare, poi, nel gennaio 1915, alla Scuola di volo di Cascina Costa (Samarate, Varese) e, nel luglio dello stesso anno, conseguì il brevetto di pilota su aeroplani Farman. Divenuto pilota militare nell'ottobre 1915, fu inviato in zona di guerra con l'8ª Squadriglia costituita da aeroplani Caproni; con tale unità C. prese parte a numerose azioni aeree nei cieli del Trentino, del Carso e dell'Istria e, nel 1918, ai bombardamenti di Pola, cui partecipò, come osservatore d'aeroplano, anche Gabriele D'Annunzio. Dopo la guerra C. si congedò, completò i suoi studi e si trasferì a Sassari dove esercitò la professione di architetto. Decise in seguito di entrare nella neocostituita Regia aeronautica e nel 1924, con il grado di tenente di complemento pilota, fu assegnato al 7° Stormo da bombardamento. In base alla sua richiesta di essere assegnato all'Aviazione della Libia, fu trasferito, nel maggio 1925, alla 12ª Squadriglia da bombardamento, stanziata a Tripoli e di cui C. divenne comandante. Da questo momento in poi la sua carriera militare fu indissolubilmente legata all'Africa, e, in special modo, all'Eritrea e alla Libia, dove rimarrà, assumendo anche incarichi di comando, dall'inizio degli Anni Trenta del Novecento fino al 1942, salvo brevi parentesi in Italia, durante le quali fu assegnato al Centro sperimentale di volo di Guidonia, al Ministero dell'aeronautica e, quale comandante, alla Scuola di pilotaggio di Vibo Valentia. Rientrato definitivamente in Patria nel settembre 1942, fu trasferito, con il ruolo di comandante, all'Aeroporto di Perugia. Promosso generale di brigata aerea, fu collocato in posizione ausiliaria nel 1951. C. è anche considerato come uno dei rappresentanti di maggior rilievo dell'aeropittura, corrente artistica d'ispirazione aviatoria che rappresentò una metamor-

fosi del futurismo e che vide Gianni Caproni tra i suoi principali mecenati. Inoltre, C. focalizzò parte dei suoi studi sulla tomba etrusca di Sagraia (Preggio) e sull'antico castello di Preggio. Morì l'8 gennaio 1957 a Sassari.

La documentazione è stata acquisita dall'USAM nel 2005 dalla figlia di C., in forma giuridica non identificata. Si tratta di corrispondenza, documentazione sulla carriera militare e sulle onorificenze concesse a C.; progetti, studi e relazioni, redatti sia per la Forza armata che per interesse personale, aventi come soggetti prevalenti l'Aviazione coloniale italiana, la sede della Regia accademia aeronautica, l'antico castello di Preggio e la tomba etrusca di Sagraia. Comprende fotografie, raccolte sia in un album che sciolte, con immagini relative alla Prima guerra mondiale, alle architetture e ai siti archeologici in terra africana, a personalità aeronautiche e all'ambito familiare e, ancora, alcune cartoline raffiguranti aeroplani Caproni in volo (appartenenti alla serie editoriale *Impressioni di volo del pilota tenente Amerigo Contini*, edita dalla Casa editrice d'arte Bestetti e Tumminelli di Milano) e la Libia (appartenenti alla serie editoriale pubblicata dalle Edizioni EDITAL di Milano). Sono poi presenti esemplari di periodici, disegni e alcuni oggetti di C., tra cui le sue mostrine.

C o r d e r o d i M o n t e z e m o l o V i t t o r i o , fasc. 2 (1891-1941). Inventario 2017.

Nacque il 14 aprile 1862 a Mondovì. Frequentò l'Accademia militare a Torino, poi, sempre nella stessa città, la Scuola di applicazione di Artiglieria e Genio. Tenente nel 1882, partecipò alla Guerra d'Eritrea nel 1885-1886, poi nel 1888, con il grado di capitano, fu trasferito alla Direzione di artiglieria di Bologna e successivamente alla Scuola di guerra. Con il grado di maggiore, raggiunto nel 1903, fu assegnato prima all'Ispettorato generale di artiglieria e, in seguito, al Battaglione specialisti del Genio per la formazione e l'addestramento dei piloti militari. Tenente colonnello nel 1910, fu nominato comandante del 2° Reparto aviazione militare, inquadrato sempre nel Battaglione specialisti del Genio. Partecipò alla Guerra italo-turca del 1911-1912 esercitando il ruolo di comandante di squadriglie aviatori. Ritornato in Patria, nel 1913 fu assegnato al 7° Reggimento artiglieria da campagna. Nel corso della Prima guerra mondiale raggiunse il grado di colonnello e, nel 1917, il Comando supremo lo incaricò di organizzare la difesa antiaerea di Genova. Collocato in posizione ausiliaria nel 1920, fu nominato generale di divisione nel 1923. C.d.M. diede un particolare contributo allo studio e allo sviluppo iniziale dell'Aviazione militare. Ad esempio, nel 1905, fece il primo tentativo in Italia, fallito però, di volo non a vela con un mezzo più pesante dell'aria, pilotando l'aeronave Bertelli, conubio tra aerostato e aeroplano, costruito con la consulenza di C.d.M. dall'industriale bresciano Achille Bertelli. Ed ancora, dal 1910 al 1912 pilotò diversi aerei a Centocelle e a Mirafiori e

quando, nel 1913, interruppe l'attività aeronautica, continuò a fornire un rilevante supporto allo sviluppo dell'Arma aerea grazie alle sue pubblicazioni. Tra quest'ultime di particolare interesse quella dedicata, nel 1903, allo *Studio sulla navigazione aerea*, che fu una delle prime opere nel nostro Paese a trattare, scientificamente, il problema del volo; quella del 1910 dedicata al *Progetto di un aeroplano ad equilibrio automatico senza timone*; quella del 1930 avente il titolo *Le ali battenti*, in cui C.d.M. espose, prendendo in esame il volo degli uccelli e degli insetti, la teoria dell'ortottero, ossia un apparecchio per la navigazione aerea nel quale le ali erano il mezzo di sostentamento e propulsione; e, infine, l'intervento *Sui proietti slittanti*, presentato nel 1930 alla 19ª riunione della Società italiana per il progresso delle scienze e contenente la presentazione di un nuovo tipo di proiettile, capace di colpire bersagli a grande distanza. Morì il 21 novembre 1950 a Mondovì.

La documentazione è stata donata all'USAM in data e da soggetti non individuati. Si tratta di corrispondenza, studi, manoscritti e dattiloscritti, e pubblicazioni in massima parte riguardanti i temi d'interesse di C.d.M., ossia il volo ad ali battenti, il volo umano muscolare, l'arma da gitto rotante, la teoria dell'ortottero, l'aeroplano Montezemolo ad equilibrio automatico, le ali girevoli ad incidenza automatica, il volo e l'equilibrio. Inoltre, è presente un progetto di romanzo dal titolo *Il diario di un aviatore nell'era nuova*.

D e B e r n a r d i M a r i o , voll. 10 (1914-1960, con docc. fino al 1978).
Inventario 2012-2013.

Nacque il 1° luglio 1893 a Venosa. Nel 1912 fu assegnato, come volontario, al 3° Reggimento Genio telegrafisti, con cui partecipò alla Guerra di Libia. L'anno successivo frequentò il corso di pilotaggio presso la Scuola militare di volo di Aviano, conseguendo, nel gennaio 1914, il brevetto di 1° grado e, nell'ottobre dello stesso anno, fu trasferito alla 1ª Squadriglia aeroplani. Nel 1916, con il grado di sottotenente effettivo dell'Arma del genio, conseguì il brevetto di pilota militare, partecipò alla Grande guerra, inizialmente con la 75ª Squadriglia da caccia; unità dove rimase fino all'aprile 1917 quando fu inviato, come collaudatore, presso la Società anonima per costruzioni aeronautiche ing. O. Pomilio & C., ditta torinese per la quale effettuò, nel maggio 1917, il primo collegamento postale tra Torino e Roma, autorizzato da Luigi Fera, allora ministro delle Poste. Dal gennaio 1918 tornò al fronte, assegnato alla 91ª Squadriglia da caccia, allora comandata da Francesco Baracca; in quest'unità D.B. riconfermò le sue doti come pilota da caccia e si guadagnò ulteriori medaglie al valor militare. Dopo la guerra si dedicò all'attività di collaudatore, sperimentatore, ideatore di nuovi sistemi per aeroplani; inoltre, partecipò, con successo, a numerose gare sportive e ottenne molti primati mondiali di velocità. In particolare, dal 1921 gli furono assegnati, nel ruolo di comandante, diversi incarichi presso reparti e campi sperimentali a Montecelio, a Furbara e a Vigna di Valle. Nel 1923 perfezionò il suo percorso formativo come pilota, ottenendo il brevetto su idrovolanti, e vinse un concorso indetto dal Ministero dell'aeronautica per escogitare un sistema sicuro per l'atterraggio degli aerei sul ponte delle navi, sistema provato con successo già nel novembre dello stesso anno. Nel 1925 ottenne, sul circuito Montecelio-Cerveteri-Ostia-Montecelio, il record mondiale di velocità e conquistò

il secondo posto nella coppa d'Italia, organizzata in onore di Francesco de Pinedo. Nel 1926 vinse la coppa Schneider, gara di velocità per idrovolanti su circuito chiuso cui partecipò anche l'anno successivo, non ottenendo però lo stesso risultato a causa di un ammaraggio per il guasto del motore del suo velivolo. Ma il 1927 vide comunque D.B. protagonista di importanti attività e riconoscimenti: ottenne, difatti, il premio Costamagna, concesso, annualmente, agli sportivi che avevano tenuto alto il nome dell'Italia con le loro imprese, e, ancora, riuscì a battere, a Venezia, il record di velocità. Sempre nel 1927 fu trasferito alla 94^a Squadriglia caccia; nel 1928 ottenne un nuovo record di velocità a Venezia; nel 1929 fu nominato membro del Comitato nazionale per l'ingegneria del Consiglio nazionale delle ricerche, vinse a Milano la coppa internazionale per gara di acrobazia e si recò in vari Paesi per mostrare il livello degli apparecchi italiani. Nel 1931 partecipò, con il Ca 113, alle gare di alta acrobazia all'*Italian Day*, allestito a Cleveland, prese parte alla prima giornata aero-sportiva italiana, ospitando come passeggero nel volo Filippo Tommaso Marinetti, brevettò il sistema di guida per aerei detto a "comandi riuniti" e, infine, fu collocato in posizione ausiliaria. Negli anni successivi divenne consulente tecnico e pilota collaudatore della Società aeroplani Caproni e continuò, quindi, la sua attività di ricerca, sperimentazione e partecipazione a gare aeree. Ad esempio, nel 1933 realizzò un volo senza scalo Roma-Mosca, con passeggeri, su un Ca 111 e, nel dicembre dello stesso anno, partì per la Cina con un aeroplano d'alta acrobazia per promuovere le industrie aeronautiche italiane; Paese da cui tornò nell'agosto del 1934 per riprendere il lavoro con l'ing. Gianni Caproni. Negli Anni Trenta si dedicò, con il progettista di strumenti e apparecchiature di volo Leandro Cerini, all'ideazione di un dispositivo di guida a distanza con radiocomando per aerei provvisti di comandi riuniti, analisi che portò al progetto di un ulteriore dispositivo di guida e controllo dell'aereo, detto del "pilota automatico", che non ebbe però l'approvazione dello Stato maggiore della Regia aeronautica, pur procurando a D.B. e a Cerini elogi ufficiali e rappresentando la base del progetto "Arp" (aereo radiopilotato), realizzato e sperimentato a Guidonia nel 1940 dalla Direzione superiore studi ed esperienze. Nel 1939, ottenuto, per anzianità, il grado di colonnello e collocato a riposo, collaborò con l'ing. Gianni Caproni e con l'ing. Secondo Campini all'ideazione, progettazione, realizzazione e prova del primo aereo a reazione con cui effettuò, nel 1941, il raid Milano-Roma. Finita la Seconda guerra mondiale, in ragione della crisi di riconversione industriale e per le limitazioni del trattato di pace del 1947, D.B. riprese i voli, la partecipazione ai raduni aerei e le ricerche applicative; nello stesso anno venne iscritto, per limiti d'età, nella categoria di riserva. Nel 1948 prese parte alla giornata aerea della Madonnina, nel 1950 vinse il giro aereo della Sicilia e, nel corso degli Anni Cinquanta, lavorò sull'aeroscooter, piccolo monoplano da turismo, di grande manovrabilità e a basso costo. Inoltre, l'esuberante vitalità nel pilotaggio, diversi guasti di motori o difetti degli apparecchi lo misero, spesso, in situazioni di grave pericolo da cui uscì per la sua particolare perizia, come nel maggio del 1930 quando, durante un allenamento, riuscì a salvarsi grazie al paracadute indossato per la prima volta, mentre una diversa la sorte ebbe il suo compagno di volo, Antonio Lovadina, che perse la vita; o, ancora, quando nel giugno del 1953, D.B. e la figlia Fiorenza, uscirono illesi da un incidente di volo avvenuto a Roma, nella zona del Gianicolo. Si dedicò anche alla vita politica e, per il Movimento sociale italiano, fu consigliere al Comune di Roma negli anni 1952-1956. Morì per arresto cardiaco l'8 aprile 1959 all'Aeroporto dell'Urbe di Roma, dopo aver terminato un'esibizione nell'ambito di una manifestazione aerea.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2013 da Fiorenza De Bernardi, figlia di D.B. Il materiale, raccolto, aggregato e rilegato in volumi dalla moglie del

Colonnello, Maria Vittoria Falorsi, si riferisce alla Prima guerra mondiale, all'attività svolta per la Società anonima per costruzioni aeronautiche ing. O. Pomilio & C., al primo collegamento postale tra Torino e Roma, effettuato nel 1917, alle commemorazioni di Francesco Baracca del 1919, al record di velocità effettuato nel 1925 sul circuito Montecelio-Cerveteri-Ostia-Montecelio, alla coppa d'Italia del 1925, approntata in onore di Francesco de Pinedo, alla coppa Schneider del 1926-1927, al premio Costamagna del 1927, ai record di velocità conseguiti a Venezia nel 1927-1928. Alcune testimonianze documentarie riguardano l'incidente aereo avvenuto nel maggio 1930, in cui perse la vita Antonio Lovadina, le gare di Cleveland del 1931, il raid Milano-Mosca del 1933, il viaggio in Cina del 1933-1934, la concessione a D.B. della medaglia d'oro al valor aeronautico, il raid Milano-Roma effettuato con aereo a reazione nel 1941, l'incidente aereo del 1953 avvenuto a Roma, nella zona del Gianicolo. Sono conservati profili biografici di D.B. e documenti, specie ritagli a stampa, sulla sua morte. È presente documentazione in cinese, greco e inglese.

< Corrispondenze > 1918-1919, 1925-1933, 1940-1941, 1944, 1949, 1955, 1958-1960, 1978, voll. 3. Lettere, telegrammi, cartoline fotografiche e biglietti da visita di familiari, conoscenti, colleghi e ammiratori di D.B., con lettere indirizzate anche alla moglie del Colonnello. < Fotografie > 1914-1957 ca, voll. 3. Fotografie (positivi su carta, in b/n e seppia) e cartoline fotografiche (in b/n). < Ritagli stampa > 1916-1919, 1922, 1925-1934, 1936, 1940-1941, 1943, 1948-1951, 1953, 1956, 1958-1959, voll. 4.

Nella miscellanea *Personaggi aeronautici*, conservata nell'Emeroteca dell'USAM, sono presenti due buste intestate a Mario De Bernardi, contenenti documentazione, anche originale, donata nel 2012 dalla figlia Fiorenza, successivamente incrementata dal personale dell'Ufficio storico, relativa agli anni 1926-1998, analoga, per tipologia e argomenti, a quella che costituisce l'archivio personale del Colonnello.

Ferrarin Francesco, fasc. 2 (1936-1939, con docc. dal 1912 e fino al 1968). Inventario 2017.

Nacque il 17 dicembre 1896 a Thiene. Arruolatosi nel novembre 1915, fu assegnato, nel dicembre successivo, al Battaglione aviatori. Sottotenente del Genio per il servizio di Aviazione nel novembre 1917, partecipò alla Prima guerra mondiale con l'87ª Squadriglia aeroplani che, sotto la guida di Gabriele D'Annunzio, realizzò il volo dimostrativo su Vienna dell'agosto 1918; impresa che F. non riuscì, però, a concludere a causa di un'avaria del suo apparecchio. Nell'estate del 1919 fu incaricato da D'Annunzio di preparare il raid Roma-Tokio, segnatamente i piani di volo; progetto che inizialmente doveva coinvolgere l'intera 87ª Squadriglia ma che alla fine vide la partecipazione di soli due piloti dell'unità, uno dei quali fu il cugino di F., Arturo. Dal 1934 al 1936 fu addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Madrid e, nel 1937, con il grado di tenente colonnello, presso la Legazione d'Italia a Lisbona. In seguito fu assegnato, quale comandante, al 6° Stormo caccia terrestre; nel 1941 fu trasferito al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica e, nell'aprile dello stesso anno, fu inviato alla Commissione italiana d'armistizio con la Francia. L'8 settembre 1943 F. si trovava a Roma, in licenza speciale per malattia e, nel marzo 1944, fu testimone dell'eccidio delle Fosse ardeatine; circostanza dalla quale rimase particolarmente turbato e che lo convinse a raggiungere Bari per combattere a fianco degli Alleati. Dopo il referendum che sancì la fine della Monarchia, F., promosso generale di divisione aerea, decise, per "non commettere spergiuro", di dimettersi per non giurare fedeltà alla neonata Repubblica italiana, visto che aveva già giurato fedeltà al re e a Casa Savoia. Riuscì, comunque, a raggiungere nel 1958 il grado di generale di squadra aerea. Morì il 28 settembre 1964 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 1966 da Rosetta Ferrarin, moglie di F. Si tratta di carte relative al periodo trascorso da F. in Spagna e in Portogallo quale addetto militare aeronautico: corrispondenza, rapporti, relazioni e note sulla situazione politico-militare, penetrazione commerciale italiana e britannica e possibilità di forniture militari, relazioni con la Gran Bretagna, attività degli italiani espatriati nei due Paesi, presenza e influenza delle logge massoniche. Inoltre, sono presenti lastre fotografiche, e relative stampe su carta, prevalentemente afferenti agli anni 1912-1930 e raffiguranti aerei, campi di volo, ricognizioni aeree, piloti (anche in gruppo), autorità e personalità aeronautiche. Inoltre, per gli anni 1964-1968 è conservato un carteggio tra la moglie di F. e l'USAM, relativo alla donazione e prestito dei documenti di F. e di un cinturone dell'aviatore Natale Palli. È presente documentazione in portoghese, spagnolo e tedesco.

Nel 2010 Carlo Ferrarin, figlio di F., ha donato all'Aeronautica militare 17 pizze cinematografiche, appartenute all'Aviatore thienese, oggi conservate presso la Sezione Centro produzione audiovisivi della Forza armata.

F r a n c h i n i G i o v a n n i , b. 1, vol. anche a stampa 5, fasc. 1 e DVD 3 (1941-1960). Elenco donazione s.d.

Nacque il 24 aprile 1918 a Serramazzone. Nel 1937 si arruolò nella Regia aeronautica, ottenne la nomina a pilota d'aeroplano da caccia ed entrò, come allievo ufficiale, nella Regia accademia aeronautica. Visse, fin dall'inizio e ininterrottamente, il dramma della Seconda guerra mondiale, prendendo parte alle azioni belliche del 6° Stormo caccia terrestre, del 161° Gruppo caccia terrestre, del 4° Stormo caccia, del 51° Stormo caccia e combattendo sui fronti dell'Egeo, di Malta, del Nord Africa, della Sardegna e della Sicilia. Dopo l'8 settembre 1943 partecipò, sempre con il 51° Stormo, alla Guerra di liberazione, operando nei Balcani, in collaborazione con le Forze alleate. Successivamente, promosso a capitano sul campo per merito di guerra, fu assegnato al Reparto sperimentale di volo, ove ricoprì, negli anni 1954-1955, la carica di comandante in 2ª e poi, negli anni 1956-1957, quella di comandante del Gruppo volo. Nel 1963 fu assegnato, con il grado di colonnello, allo Stato maggiore della Difesa, nel 1964 fu nominato comandante della Base aerea di Piacenza e, nel 1966, inviato al Consiglio tecnico scientifico della Difesa. Nel 1968, con il grado di generale di brigata aerea, fu trasferito, quale capo di Stato maggiore per la logistica, alla 5th Allied Tactical Air Force (ATAF), stanziata a Vicenza, e, l'anno successivo, iniziò a lavorare presso il Comando del 2° Regional Operation Center, con base sul Monte Cavo, appartenente al complesso dei Colli Albani (Rocca di Papa, Roma). Nel 1970 fu riassegnato alla 5th ATAF e nel 1972 allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare. Terminò la sua carriera militare con il grado di generale di squadra aerea. La figura di F. è ricordata non solo come pilota da caccia ma anche come collaudatore e sperimentatore di aerei militari e per la sua impresa del dicembre 1956, quando, sull'Aeroporto di Pratica di Mare, fu il primo pilota italiano a superare la barriera del suono con l'aereo a reazione Sagittario 2, d'ideazione e costruzione interamente italiane. Morì il 28 maggio 2000 a Sabaudia.

La documentazione è stata donata all'USAM alla fine degli Anni Duemila da Katia Franchini, moglie di F. Si tratta di materiale a stampa, in parte in fotocopia, avente ad oggetto le operazioni aeree in Sicilia durante la Seconda guerra mondiale, l'attività di collaudatore e sperimentatore di F. Sono presenti anche istruzioni addestrative per le scuole di volo dell'Aeronautica militare e per i piloti di voli a lungo raggio e, ancora, 3 DVD contenenti l'elenco dei documenti donati, una sintesi del percorso biografico di F. e il testo di memorie sullo sbarco degli Alleati in Sicilia nel luglio 1943. È presente documentazione in francese, inglese e spagnolo.

F u c i n i M a r i o , fascc. 3 (1909-1954). Elenco 2016 e inventario 2017.

Nacque il 1° febbraio 1891 ad Empoli. Con l'entrata in guerra dell'Italia, nel maggio 1915, si arruolò volontario nel Regio esercito. Trasferito al Battaglione aviatori, nel 1916 conseguì il brevetto di pilota militare e ottenne la nomina a sottotenente di complemento. Nel corso del Primo conflitto mondiale fu pilota da ricognizione e da caccia e, per le vittorie ottenute nei

combattimenti aerei, conseguì la qualifica di “Asso”. Nell’ottobre 1923 passò nei ruoli della neocostituita Regia aeronautica. Nell’ambito della nuova Forza armata ottenne, nel corso degli Anni Venti, il comando di squadriglie aeroplani da caccia e, in seguito, fu assegnato alla 3ª ZAT e all’Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica. Nel 1932, con il grado di tenente colonnello, fu trasferito, quale comandante, alla Scuola caccia, stanziata sull’Aeroporto di Castiglione del Lago (Perugia). Promosso colonnello nel 1936, venne posto in congedo speciale un anno dopo e, in seguito, in congedo assoluto nel 1964 con il grado di generale di divisione aerea. Tra le altre attività svolte da F. si ricordano quella di direttore, negli anni 1933-1935, della «Rivista Aeronautica» e quella di autore di un libro autobiografico, intitolato *Voli sul nemico*, incentrato sull’esperienza vissuta nel corso della Grande guerra e dato alle stampe nel 1932. Morì il 1° settembre 1977 a Roma.

La documentazione è stata donata all’USAM in data non individuata dagli eredi di F. Si tratta dello stato di servizio, lettere di encomio e brevetti di onorificenze, relazioni, appunti e memorie concernenti la carriera militare; di articoli a stampa di F.; di fotografie sui primi esperimenti di volo di F., realizzati con il fratello Enzo, nonché di fotografie aeree e fotografie con immagini relative a militari, velivoli in volo e al Campo d’aviazione di Capodichino. Infine, sono conservati disegni su imprese e scene di vita aviatorie e, ancora, componimenti poetici di F.

Iacobucci Guglielmo, Guido e Italo, fasc. 4 e album fotografici 7 (1916-1955, con docc. fino al 2010). Elenco s.d. [2016].

I fratelli Iacobucci, Guido, Guglielmo e Italo, originari del Molise, e segnatamente di Vinchiaturo, furono legati da un tragico destino avendo trovato tutti e tre la morte durante azioni di guerra o esercitazioni militari. Le spoglie dei tre fratelli riposano oggi nel cimitero del loro paese natale.

Guido nacque il 17 settembre 1905 e, dopo aver terminato gli studi all’Accademia militare di Torino, iniziò la sua carriera operativa come tenente degli Alpini in servizio permanente effettivo e, successivamente, optò per la Regia aeronautica, come il fratello Guglielmo. Dopo aver prestato servizio a Torino e, nel 1931, in Cirenaica, nel 1935, in previsione della guerra contro l’Etiopia, fu trasferito in Somalia dove fu impiegato come osservatore d’aeroplano. Durante la sua permanenza in terra africana effettuò numerosi voli di perlustrazione al fine di individuare gli accampamenti etiopici nelle zone del Ganale Doria, del Giuba e del Uebi Gestro. Morì il 5 dicembre 1935 sui cieli di Neghelli durante un volo di ricognizione effettuato a bassa quota, ucciso, sul colpo, da una pallottola sparata da un abissino. Gli fu assegnata la medaglia d’argento al valor militare alla memoria.

Guglielmo nacque il 21 luglio 1911. Nel 1929 fu ammesso a un corso di pilotaggio aereo e, l’anno seguente, fu nominato pilota. Decise, come il fratello Guido, di passare nei ruoli della Regia aeronautica con cui partecipò alla conquista dell’Etiopia nel 1935. Dopo la morte del fratello Guido, rientrò in Patria e, nel 1940, fu assegnato ai reparti di osservazione aerea dislocati in Libia. Morì il 19 settembre 1940 a Bengasi durante un bombardamento inglese effettuato

sul porto della città. Gli fu assegnata la medaglia di bronzo al valor militare alla memoria. Italo nacque il 31 luglio 1919. A 19 anni chiese di arruolarsi volontario, con ferma di sei anni, come aviere allievo nella Regia accademia aeronautica, dove frequentò, nell'anno accademico 1938-1939, la 1^a classe del corso Turbine. Nel maggio 1940 ottenne il brevetto di pilota d'aeroplano, dal giugno successivo si trovò mobilitato in territorio metropolitano dichiarato in stato di guerra e zona d'operazioni e, nel mese di settembre, ottenne l'abilitazione quale pilota militare. Nel 1941 fu promosso sottotenente in servizio permanente effettivo nell'Arma aeronautica, poi destinato all'Aviazione per la Regia marina Alto Adriatico e, infine, trasferito alla Scuola pilotaggio di Gorizia per frequentare il corso di perfezionamento nelle tecniche di combattimento della specialità caccia e di abilitazione agli apparecchi allora operativi nel teatro bellico. Durante il corso ottenne, per anzianità, la nomina a tenente e, successivamente, conseguì l'abilitazione al pilotaggio del Macchi 202 e la qualifica di istruttore di pilotaggio a doppio comando e acrobazia. Nell'ottobre del 1942 fu inviato, quale istruttore di volo, alla Scuola di pilotaggio di Capua. Nel luglio del 1943, durante una missione per contrastare le formazioni di bombardieri americane che operavano sui cieli di Napoli, rimase ferito dalla reazione dei velivoli nemici. Alla data dell'8 settembre si trovava a Varese dove viveva la sua fidanzata e dove Italo aveva deciso di passare il periodo di convalescenza per la ferita riportata nel combattimento aereo. Dopo l'8 settembre si mise in viaggio per raggiungere i familiari a Vinchiaturò, riuscendo ad arrivare prima a Segni e poi sui monti Lepini, nei pressi di Frosinone. Qui entrò in rapporto con un gruppo di partigiani alle cui dipendenze prese parte alla Resistenza fino al passaggio delle truppe alleate nella zona dei monti Lepini. Con l'entrata degli americani a Roma, il 5 giugno 1944, Italo si presentò al Centro affluenza e riordinamento del Comando Nucleo 3^a ZAT, dove rimase, in attesa di reimpiego, fino a dicembre; mese in cui iniziò ad operare nelle Forze aeree dell'Italia cobelligerante. Nello specifico fu destinato alla Scuola addestramento caccia, stanziata sull'Aeroporto di Leverano e, a seguire, al 4^o Stormo caccia terrestre. Promosso al grado di capitano nel 1946, fu, per un periodo, comandante interinale della sua Squadriglia. Morì il 30 luglio 1946 sul cielo di Galatina a seguito di una collisione durante un'esercitazione di volo.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2016 da Gabriella Iacobucci, nipote dei tre Caduti. Si tratta di un nucleo documentario che, sebbene frammentario, ha la natura di archivio familiare, conservando carte prodotte dai tre fratelli I. e, dopo il loro decesso, carte prodotte e raccolte, in loro ricordo, dai familiari. Sono presenti lettere e cartoline inviate dai fratelli I. e stati di servizio; dichiarazioni testimoniali sugli incidenti e dichiarazioni e verbali medico-legali; lettere e telegrammi inviati ai genitori; documenti sulla tumulazione di Guglielmo a Bengasi e carteggio sul rimpatrio delle salme di Guglielmo e Guido; testi di discorsi commemorativi, articoli e ritagli stampa, anche in fotocopia, sulla vita e sul decesso dei tre fratelli. Infine, si segnalano fotografie sciolte e album fotografici relativi a momenti di vita militare dei fratelli I., alla loro vita personale e familiare e, ancora, eventi in loro ricordo.

Inoltre, nel 2017 sempre Gabriella Iacobucci ha donato, al Museo storico dell'Aeronautica militare, una serie di cimeli appartenenti agli zii. Si tratta dei seguenti oggetti: spadino da allievo della Regia accademia aeronautica, portasisigarette, scatola porta gemelli (vuota) con in rilievo un'aquila militare d'argento, bussola, bocchino da sigaro, medaglia di bronzo, con fiocco blu e l'incisione "Accademia aeronautica".

L a t t a n z i B e r n a r d i n o , fasc. 17 (1937-1952). Inventario 2017.

Nacque il 1° settembre 1914 a Foligno, da un'antica famiglia umbra. Dopo essere diventato ingegnere civile e poi ingegnere aeronautico, nel 1938 svolse, con il grado di sottotenente di complemento, il servizio militare presso la Direzione superiore studi ed esperienze (DSSE) di Guidonia. Nel 1939, dopo un breve periodo come ispettore del Registro aeronautico italiano, riprese a lavorare presso la DSSE fino al 1943 quando, a seguito dell'armistizio dell'8 settembre, il sito fu distrutto dalle truppe tedesche. Nel secondo dopoguerra vinse un concorso al Ministero dei trasporti ma continuò a interessarsi di questioni aeronautiche, grazie alla collaborazione, come assistente di aerodinamica, con la Scuola di ingegneria aeronautica di Roma, tenendo corsi di meccanica razionale per ex combattenti presso la Facoltà di architettura romana, conseguendo, nel 1950, la libera docenza in aerodinamica e, infine, proseguendo a dare alle stampe i suoi studi. Inoltre, dagli Anni Sessanta L. si dedicò alla storia locale, passione che lo portò a pubblicare importati lavori sulla storia di Foligno e a diventare presidente dell'Accademia fulginia di lettere, scienze e arti di Foligno.

Le carte sono state donate all'USAM in data non individuata probabilmente dallo stesso L. Si tratta di relazioni tecniche e di monografie, dattiloscritte, a stampa e, in parte, in fotocopia, sull'attività di sperimentazione svolta negli Anni Trenta-Quaranta del Novecento presso la DSSE. È presente documentazione in inglese.

M a r i e n i G i o v a n n i B a t t i s t a , fasc. 2 (1917-1933, con vol. a stampa del 1940 e doc. del 1955). Inventario 2017.

Nacque il 14 giugno 1858 a Bergamo. Frequentò la Scuola di applicazione di Artiglieria e del Genio di Torino, uscendone, nel 1882, fra i migliori classificati e l'anno successivo si distinse per "atti di coraggio" durante i soccorsi prestati alla popolazione a seguito del terremoto di Casamicciola, ottenendo per ciò una medaglia d'argento al valor civile. Con il grado di capitano fu chiamato a insegnare, alla fine dell'Ottocento, fortificazione presso la Scuola militare di Modena, e, in seguito, fu assegnato all'Ispettorato generale del Genio al fine di studiare le tematiche attinenti alle fortificazioni della frontiera e alla costruzione delle nuove caserme di Fanteria; costruzione per la quale M. iniziò a far adottare criteri allora innovativi. Promosso maggiore, nel 1902 comandò il Battaglione zappatori del Genio; passò poi, con il grado di tenente colonnello, alla carica di sottodirettore del Genio a Brescia e, in tale ruolo, si dedicò all'edificazione delle nuove fortificazioni nei territori della Valtellina, della Val Camonica e della Valle del Chiese. Fu poi richiamato a prestare servizio, quale capo ufficio dell'ispettore delle

Costruzioni, all'Ispettorato generale del Genio. In questi anni fu anche artefice della prima carta stradale d'Italia, edita, su sue indicazioni, dall'Istituto italiano di arti grafiche di Bergamo. Nel 1912, promosso colonnello, fu inviato in Libia e designato quale comandante del Genio della Tripolitania con la mansione di provvedere, dopo l'occupazione italiana del territorio, alla realizzazione di tutte le opere militari e civili della Colonia. Richiamato in Patria nel 1914 fu prima assegnato, quale comandante, al Genio del 3° Corpo d'armata e poi, promosso generale di brigata per meriti di guerra, fu nominato, nel dicembre del 1915, direttore generale dell'Aeronautica con il compito di creare e organizzare l'Aviazione del Regio esercito; incarico, quest'ultimo, che portò M. a riunire, sotto un solo indirizzo, tutte le varie branche e i vari servizi dell'Aviazione e ad attivare scuole, industrie e campi d'aviazione. Nel 1917 assunse il comando generale del Genio militare con l'obiettivo di riconvertire le linee di difesa a seguito della nuova situazione creatasi in conseguenza della rotta di Caporetto. Nello stesso anno fece parte della Commissione ministeriale creata nel mese di febbraio dall'on. Luigi Fera, allora ministro segretario di Stato per le Poste e i telegrafi, per elaborare una proposta sull'istituzione di un regolare servizio postale aereo. Dopo l'armistizio del 3 novembre 1918, M. si dedicò a ripristinare gli argini dei fiumi veneti prima del sopraggiungere delle piene primaverili, salvando, così, la pianura veneta dalle inondazioni. Fu sindaco di Bergamo nel biennio 1920-1921, autore di numerose pubblicazioni sulla storia del Genio e sull'ingegneria militare e presidente dell'Associazione italiana di aerotecnica. Si deve poi a M., nel periodo in cui fu comandante generale del Genio, l'adozione di una serie di misure che garantirono la conservazione del consistente patrimonio documentario prodotto dagli enti del Corpo del genio mobilitati durante la Grande guerra, oggi custodito presso l'Istituto storico e di cultura dell'Arma del genio, con sede a Roma. Morì il 17 agosto 1933 a Bergamo.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata dagli eredi del Generale. Si tratta di documenti, di natura eterogenea, sulla carriera militare di M.; relazioni sull'Arma aerea in guerra e sulla questione della sua autonomia; testi e articoli, dattiloscritti, manoscritti e a stampa, preparati per diverse occasioni e per pubblicazioni; e, infine, verbali e documenti della Commissione ministeriale istituita, nel 1917, dal ministro segretario di Stato per le Poste e i telegrafi, per effettuare uno studio sui servizi postali aerei.

Il nucleo principale dell'archivio personale di M. è conservato a Bergamo da suo nipote, Giovanni Marieni Saredo. In particolare, si tratta di corrispondenza afferente sia alla sfera privata che istituzionale, comprendente anche un interessante epistolario con D'Annunzio, incentrato sulla preparazione del volo su Vienna (circa 3 buste, 1896-1933); un memoriale, manoscritto, sull'esperienza vissuta durante la Grande guerra, redatto nel periodo 1919-1921; articoli e saggi di M.; rapporti e note; carte geografiche; materiale a stampa riguardante eventi e tematiche di carattere militare; 10 album fotografici afferenti al periodo di comando del Genio mi-

litare della Tripolitania (1912-1913) e al periodo della guida del Comando generale del Genio militare (1917-1919). Inoltre, sono presenti documenti sull'esperienza di M. quale sindaco di Bergamo negli anni 1921-1922 e suoi cimeli (ad esempio, medagliere, divisa e ritratti).

M a r t r a e M i n a r d i , f a m i g l i e , scatola di piccole dimensioni 1, diario 1, fotografie 4, cartoline 3 e vol. a stampa 1 (1939, 1943-1945, con doc. a stampa del 1995).

Romeo Minardi nacque il 16 agosto 1909 a Forlì. Nel 1928 fu aviere volontario nella Regia aeronautica, poi venne assegnato, quale allievo sergente pilota, al Distaccamento del Centro della 3ª ZAT; nel 1929 venne trasferito al Centro della 1ª ZAT, frequentò, come allievo sergente pilota, il corso di pilotaggio presso la Scuola di volo di Sesto San Giovanni e, poi, venne nominato pilota d'aeroplano. L'anno successivo venne trasferito alla Scuola di osservazione aerea, nominato pilota militare, inviato al 19° Stormo ricognizione e promosso al grado di sergente pilota. Nel 1937 venne spostato alla Regia accademia aeronautica, nel 1938 avanzò al grado di sottotenente in servizio permanente effettivo e, ancora, inviato al 14° Stormo bombardamento e poi trasferito a Bengasi. Nel maggio 1938 ottenne una licenza straordinaria per contrarre matrimonio con Aurelia Martra, figlia di Carlo, nata l'11 novembre 1915; dalla loro unione nacquero, nel 1943, Cristina (detta Bibina) e, nel 1947, Daniela. In seguito, Romeo Minardi terminò la sua permanenza in terra africana nel 1941 e, rientrato in Patria, ottenne l'incarico di far parte della Sottocommissione per l'Aeronautica della Commissione italiana d'armistizio con la Francia. In servizio, come ufficiale di collegamento, presso il Comando della 4ª Armata, dopo l'8 settembre venne catturato dai tedeschi che lo internarono, nel mese di novembre, nel Campo di prigionia di Benjaminow (Polonia), dove trovò il suocero, Carlo Martra, già in servizio presso la Milizia artiglieria contraerea. Nel gennaio 1944 il cap. Minardi venne trasferito a Sandbostel (Germania, Bassa Sassonia), poi spostato, ad aprile, nel Campo di smistamento di Bezeichnung (Germania, Wohsen) e, nell'estate sempre del 1944, inviato al Campo di raccolta e smistamento di Fallingbostel (Germania, Bassa Sassonia) dove rimase fino al giugno del 1945, quando venne liberato dalle truppe inglesi, riuscendo però a rientrare in Italia solo nel successivo mese di settembre. Nel 1949 venne collocato in congedo e assegnato in forza al deposito forza assente del Comando della 1ª ZAT; venne congedato, con il grado di colonnello, nel 1961. Morì nel 2000 a Roma, mentre la moglie, Aurelia Martra era già deceduta all'inizio degli Anni Ottanta sempre nella Capitale.

Carlo Martra, padre di Aurelia, fu centurione della Milizia artiglieria contraerea. Dopo l'8 settembre 1943 venne catturato dai tedeschi e, insieme al genero, Romeo Minardi, fu internato, come detto, nel Campo di prigionia di Benjaminow (Polonia) ma, a differenza del genero, aderì alla RSI.

Le carte sono state donate all'USAM nel 2015 da Daniela Minardi, figlia di Romeo. Il nucleo documentario, particolarmente frammentario, è di natura familiare avendo come soggetti produttori Romeo Minardi, Carlo e Aurelia Martra. Le carte testi-

moniano la “grande” storia vissuta nel nostro Paese dopo l’armistizio di Cassibile, firmato l’8 settembre 1943 tra il Governo italiano e gli angloamericani: la drammatica scelta dei militari e militarizzati italiani tra il continuare la guerra sotto le insegne tedesche e italiane repubblicane (il “sì” di Carlo Martra) o, rifiutando tale opzione, essere deportati e internati nei campi di concentramento tedeschi (il “no” di Romeo Minardi); le vicende degli internati militari italiani, gli “IMI”, e le conseguenze del loro *status* che li escludeva dalla tutela e dall’assistenza della Croce rossa internazionale e italiana (la condizione di Romeo Minardi nel periodo novembre 1943-giugno 1945); i rapporti tra la guerra “guerreggiata” e la guerra “subita”, tra il “fronte”, in senso lato, e il “fronte interno”, nel caso specifico il “fronte interno femminile” (la corrispondenza tra i diversi componenti delle famiglie Martra-Minardi). Per quanto concerne i documenti conservati, si tratta, prevalentemente, di corrispondenza intercorsa tra Romeo Minardi, allora prigioniero, con i familiari e, in particolare, con la moglie Aurelia, la madre Wera Camerani, il padre Paride e la sorella Maria. Sono anche presenti due lettere scritte dalla moglie di Carlo Martra, Enrica (cognome non identificato), al marito, ma in cui si rivolge anche al genero Romeo Minardi. Interessante il diario di prigionia, intitolato “Reticolati”, redatto da Carlo Martra³ e narrante, per il periodo 23 novembre 1943-17 aprile 1944, le vicende della sua detenzione e, in parte, quella di Romeo Minardi, nel Campo di prigionia di Benjaminow. Sono infine presenti 4 fotografie (positivi su carta, incollati su un foglio d’album) ritraenti Romeo Minardi in divisa e insieme ai compagni di internamento e, in aggiunta, una “mascotte” (un jack russel) sulla carlinga di un aereo; 3 cartoline stampate, illustrate da Arturo Coppola e commentate da Giovanni Guareschi, compagni di baracca di Romeo Minardi; alcuni ritagli stampa con articoli sulle norme diffuse dalla CRI per l’invio di lettere e pacchi ai prigionieri e internati di guerra. È presente documentazione in tedesco.

³ Si tratta quasi certamente di una stesura non coeva ai fatti raccontati sia per la “pulizia” della scrittura, sia perché, in base agli accordi allora vigenti tra la CRI e i comandi militari tedeschi, i prigionieri e internati di guerra detenuti dalla Germania non potevano ricevere, ad esempio, libri, manoscritti, giornali, libri con carte topografiche e, per l’appunto, blocchi di ogni genere per note.

M a s a l a T o m m a s o V i n c e n z o , fasc. 2 (1921-1971).

Nacque il 21 dicembre 1895 a Bolotana. Chiamato alle armi nel gennaio 1915, fu subito assegnato, come allievo aspirante pilota, al 3° Reggimento artiglieria. Nell'aprile sempre del 1915 fu inviato al Battaglione aviatori e, nel mese di maggio, fu mandato alla Scuola di pilotaggio militare costituita presso il Campo di aviazione di San Giusto, dove frequentò un corso allievi piloti, ottenendo a dicembre il brevetto di pilota su monopiani Bleriot (diversi tipi). Da San Giusto M. passò, nel gennaio 1916, al Campo scuola di Cascina Malpensa (Somma Lombardo) e poi, nei mesi di marzo e aprile, al Campo scuola di Busto Arsizio, dove prese il brevetto di pilota su biplano Farman 110 hp FIAT. Entrò in zona di guerra il 14 aprile del 1916 e partecipò al Primo conflitto mondiale prestando servizio in diverse squadriglie da ricognizione, da caccia e da bombardamento. Volò sopra tutti i fronti di battaglia, dal Tonale (confine italo-svizzero-austriaco) fino a Monfalcone e, ancora, dal Pasubio alle foci del Piave, compiendo 433 missioni, durante le quali sostenne 40 combattimenti aerei e abbatté 5 aeroplani nemici. La guerra terminò, per lui, il 18 marzo del 1919 quando fu fatto rientrare in zona non mobilitata, sei mesi dopo la fine ufficiale del conflitto. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato, quale istruttore, al Campo scuola di Ghedi; tra la fine del 1919 e il 1921 realizzò il primo servizio postale aereo della Sardegna per passare poi, sempre come istruttore, ai campi scuola di Monserrato e Borore. In seguito, fece l'istruttore e l'addetto ai collaudi nei campi d'aviazione di Cerveteri, di Montecelio e di Ciampino. Esonerato dal volo nel 1929, perché inabile al pilotaggio a causa di una malattia contratta in servizio, M. fu comandato a terra. Dal 1936 al 1943 fu aiutante maggiore in 1ª del Comando della Scuola specialisti della Regia aeronautica di Orvieto e continuò la sua attività di istruttore e anche di insegnante in materie professionali (ad esempio, corsi per allievi aiutanti di sanità, allievi fotografi, allievi sergenti di governo e contabilità, corsi di perfezionamento per sottufficiali e ufficiali di complemento del ruolo servizi e del ruolo di amministrazione). Alla data dell'8 settembre 1943 M. si trovava a Orvieto e, l'11 settembre, dovette abbandonare la caserma dove era stanziato il Presidio aeronautico in seguito all'occupazione dell'infrastruttura da parte delle truppe tedesche. Come ricorderà lui stesso, fu poi costretto, per la sua sicurezza e per quella della sua famiglia, a rispondere ai bandi "Botto", allora sottosegretario di Stato per l'Aeronautica nella RSI, finalizzati a costituire l'Aviazione della RSI; nel corso di tale esperienza rifiutò, nel novembre 1943, di consegnare ai tedeschi aeroplani e motori appartenenti al Reparto sperimentale alta velocità, stanziato presso l'Idroscalo di Desenzano del Garda. Finì la sua carriera nel 1959 come direttore del Magazzino materiali speciali dell'Aeronautica sito a Ciampino, raggiungendo il grado di colonnello a titolo onorifico. Morì il 22 marzo 1973 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM in data e da soggetti non individuati. Si tratta di appunti e corrispondenza sulla carriera militare di M. e, segnatamente, sulla sua partecipazione alla Grande guerra e sul comportamento tenuto al momento e subito dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943. Un secondo nucleo, più consistente, è rappresentato da bozze di scritti e appunti sulla storia dell'Aviazione e poi dell'Aeronautica italiana, a partire dal 1894; elenchi e rubriche alfabetiche relative a pionieri dell'Aviazione e dell'Aeronautica italiana caduti nella Prima guerra mon-

diale; elenchi nominativi concernenti gli ufficiali in forza, nel 1957, all'Aeroporto militare di Elmas; un elenco degli aerostati italiani; scritti su argomenti aeronautici di autori diversi; agende con "effemeridi" del pionerismo aviatorio italiano. La formazione di questo secondo aggregato documentale potrebbe risalire al 1929, quando M., su proposta del col. Ernesto Iacometti e con l'approvazione del gen. Vincenzo Lombard, allora comandante della 3^a ZAT, fu posto, in modo temporaneo e saltuario, alle dipendenze del col. Aurelio Liotta, nuovo commissario straordinario del Reale aero club d'Italia. Liotta ebbe l'idea di costituire un ufficio ricerche finalizzato a creare specifici dossier, afferenti al tempo di pace e di guerra, su tutti gli aviatori brevettati, di qualsiasi grado e arma, collocati in congedo nonché su tutti gli osservatori d'aeroplano, gli ufficiali appartenuti al Genio aeronautico e gli specialisti, di qualunque categoria e grado; dossier da gestire attraverso un apposito schedario nominativo. Dopo tale esperienza M. continuò, per proprio conto, a ricercare e acquisire il materiale e, collocato nel 1959 in congedo per limiti d'età, riprese alacrementemente il lavoro, individuando come termine *ad quem* il 1943.

Presso il Museo storico dell'Aeronautica militare è custodito un altro "spezzone" dell'archivio personale di M. Si tratta di materiale, specie di natura amministrativa, sulla sua carriera militare come, ad esempio, documentazione caratteristica, carteggi su cause di servizio, attestati di concessione di onorificenze e benemerenze (2 buste, 1915-Anni Sessanta del Novecento ca); di alcuni manifestini lanciati in volo sul territorio austro-ungarico nel 1917-1918 e, ancora, di una serie di documenti tedeschi, aventi ad oggetto il rifiuto di M., nel novembre 1943, di consegnare alle truppe tedesche aeroplani e motori appartenenti al Reparto sperimentale alta velocità di Desenzano del Garda.

M c R a e M i x s o n M i l d r e d , b. 1 (1925-1933). Inventario 2015.

Nacque nel 1901 a Manila (Filippine). Il padre era James Henry McRae, major general dell'US Army, pluridecorato per il valoroso comportamento tenuto nella Guerra ispano-americana (1898), nella Guerra filippino-americana (1899-1902) e per la sua azione di comando, durante la Prima guerra mondiale, della 78th Infantry Division dell'US Army nell'offensiva della Mosa-Argonne, avvenuta nel settembre-novembre 1918. M.M. nel 1921 sposò, alla St. Paul Episcopal Church di Washington DC, un altro appartenente al mondo militare statunitense, Archibald Miles Mixson, che raggiunse il grado di colonnello di fanteria nell'US Army, dal quale ebbe

due figli (Donald, nato nelle Filippine nel 1924, deceduto nel 1997 e che fu maggiore nell'US Air Force; James, nato nel 1927) e da cui divorzierà nel 1936. La vita di M.M. a un certo punto s'intersecò con quella di Francesco de Pinedo. Nel 1924 l'Aviatore italiano aveva iniziato a progettare un raid aereo di 55.000 chilometri, con rotta Roma-Melbourne-Roma, passando per Tokio, il cui obiettivo non era solo di natura propagandistica ma anche quello di dimostrare la possibilità di effettuare, con un idrovolante di serie, un viaggio su grandi distanze contando esclusivamente sulle risorse locali. L'impresa si concretizzò il 20 aprile 1925, quando de Pinedo e il maresciallo motorista Ernesto Campanelli si alzarono in volo dalle acque del Lago Maggiore con l'idrovolante SIAI Savoia S.16, ribattezzato "Gennariello", iniziando un viaggio che terminò con successo il 7 novembre dello stesso anno. Nel corso dell'impresa de Pinedo e Campanelli furono però costretti a far fronte a varie difficoltà di navigazione e di approvvigionamento; e tra tali difficoltà ci fu anche una sosta forzata di 20 giorni a Manila, dal 27 agosto al 16 settembre, a causa dei tifoni che imperversavano nella zona e per la necessità di una nuova revisione generale al motore che, soprattutto nei decolli a pieno carico, era stato sottoposto a sollecitazioni superiori a quelle previste dalla casa costruttrice. E proprio nella città filippina avvenne l'incontro tra de Pinedo e M.M. che, in quel momento, viveva lì con la famiglia per gli impegni di lavoro del marito, assegnato alle unità dell'US Army stanziato nelle Filippine⁴.

Si tratta del carteggio che M.M. tenne con de Pinedo per circa un decennio, donato all'Italia da Steve Norton, già colonnello dell'US Army e direttore per la Sicurezza della DIA americana, e da sua moglie Nancy. I Norton vennero a conoscenza delle carte nel 2013, nel corso di una visita a James Mixson, figlio di M.M., già colonnello dell'US Army e che era stato, durante il suo servizio militare, un sottoposto di Steve Norton. James Mixson decise di regalare i documenti alla coppia newyorkese che, a sua volta, li offrì al nostro Paese, consegnandoli all'ambasciatore italiano a Washington, Claudio Bisogniero; in seguito, attraverso l'azione dell'addetto alla difesa e alla cooperazione per la difesa presso la nostra Ambasciata a Washington, il gen. Giovanni Fantuzzi, si formalizzò la donazione e si consegnò la documentazione all'USAM. Il carteggio è di natura personale e riflette un rapporto affettivo tra M.M. e de Pinedo, nato dopo il loro primo incontro a Manila nel 1925 e rafforzatosi negli anni a seguire, fino alla morte dell'Aviatore italiano, avvenuta, come noto, a New York il 3 settembre 1933 mentre si apprestava a intraprendere, con un monoplano Bellanca, un volo in solitaria dalla città americana a Baghdad,

⁴ Nel 1925 anche il padre di M.M. si trovava nelle Filippine ricoprendo, dal 1924 al 1926, la carica di comandante del Philippine Department of the US Army.

dalla lunghezza record di 6.300 miglia. I documenti, non fascicolati, contengono numerose tracce del carattere e della personalità di de Pinedo nonché riferimenti alle sue imprese aviatorie, grazie alla presenza di immagini fotografiche e di una serie, cospicua, di ritagli stampa sulle gesta del Generale italiano, stimatissimo a livello internazionale e, in particolare, negli USA, essendo stato il primo ufficiale straniero ad atterrare sul suolo statunitense; fama che emerge anche dalle stesse carte che forniscono una cronaca puntuale della cerimonia funebre in ricordo di de Pinedo, che si tenne presso la St. Patrick's Cathedral e che vide la partecipazione di migliaia di newyorchesi. Si segnala che il materiale è tutto in inglese.

< Corrispondenza > 1925-1933, docc. 41. Epistolario (lettere, telegrammi e cartoline) tra M.M. e de Pinedo. < Raccolta di articoli e trafiletti > 1925-1934, docc. 181. Materiale a stampa sulle imprese di de Pinedo, in particolare sul raid aereo del 1925 con rotta Roma-Melbourne-Roma, sulla crociera area sud-atlantica (o delle due Americhe) del 1927, sui preparativi per il volo che avrebbe dovuto portare de Pinedo a battere nel 1933 il record mondiale di distanza sul percorso New York-Baghdad e, infine, sui funerali del Generale italiano. < Altri documenti > 1925-1935, docc. 10. Cartoline illustrate (non utilizzate), fotografie raffiguranti de Pinedo con suoi collaboratori e l'idrovolante "Gennariello", un menù relativo a un "banchetto popolare in onore di de Pinedo e compagni", tenutosi a San Francisco nell'aprile 1926, un ritratto di de Pinedo, con sua dedica a Archibald Miles Mixson, una poesia dedicata a de Pinedo, probabilmente scritta da M.M. e, infine, una busta postale con ciocca di capelli.

M e c o z z i A m e d e o , fasc. 8 (1922-1926, 1928, 1930-1943, 1967 e 1969).

Nacque il 17 gennaio 1892 a Roma, in tenera età rimase orfano dei genitori e crebbe con i nonni. Arruolatosi volontario a ventuno anni, fu assegnato al 6° Reggimento Genio ferrovieri e, inquadrato nel Regio corpo delle truppe coloniali, nel 1914 s'imbarcò per l'Eritrea. Nel giugno 1915, con il grado di caporale, rientrò in Patria dove frequentò, fino al gennaio 1916, un corso di pilotaggio presso la Scuola di volo di Malpensa, da cui uscì con il brevetto di pilota. Nel marzo dello stesso anno M. giunse in zona di guerra, inquadrato inizialmente nella 46^a Squadriglia, transitando, successivamente, in altre unità. Nel settembre 1917 lasciò, temporaneamente, la zona di guerra per recarsi alla Scuola di volo di Cascina Costa (Samarate, Varese)

con l'obiettivo di effettuare il passaggio sul Nieuport da caccia. Alla fine del 1917 tornò nuovamente al fronte, prestando servizio presso la 76^a Squadriglia e poi presso la 78^a Squadriglia. Durante la sua partecipazione al Primo conflitto mondiale tenne un brillante comportamento nei combattimenti aerei, guadagnandosi onori e onorificenze, conquistando il titolo di "Asso" e ottenendo la promozione al grado di sottotenente. Nell'immediato dopoguerra ampliò il proprio bagaglio culturale prendendo parte a una missione aeronautica in Francia, guidata dal gen. Pier Ruggero Piccio, e svolgendo diversi incarichi presso la Direzione tecnica dell'aviazione militare, l'Istituto sperimentale aeronautico e l'Intendenza generale del Commissariato per l'aeronautica; inoltre, nel 1920 partecipò al raid Roma-Tokio che vide il trionfo dei piloti Arturo Ferrarin e Guido Masiero ma che per M. s'interruppe ad Aleppo (Siria), a causa di un incidente in decollo. Gli Anni Venti segnarono anche il suo passaggio nei ruoli della Regia aeronautica. Nel 1926 venne posto alla guida dell'Ufficio stampa del Gabinetto del ministro dell'Aeronautica e, negli anni a seguire, venne assegnato, quale comandante, al 7° Gruppo aviazione d'assalto, al 5° Stormo d'assalto e alla 5° Brigata aerea d'assalto, ottenendo la promozione a generale di brigata aerea nel 1937, anno in cui venne inviato in Somalia per guidare, fino al settembre 1938, il Settore aeronautico Sud dell'Africa orientale. Dopo l'8 settembre 1943 M. si sottrasse ai bandi della RSI fino alla liberazione di Roma e venne, nel maggio 1945, posto in congedo per questioni di salute. M. è anche noto per le sue idee concernenti l'impiego dell'arma aerea. Difatti, a partire dagli Anni Venti, accanto alla carriera militare, iniziò a dedicarsi a un'intesa attività pubblicistica in materia aeronautica, diventando, insieme a Giulio Douhet, uno dei primi e più innovativi teorici di strategia aerea, raggiungendo una fama e ottenendo riconoscimenti anche oltre i confini nazionali. La sua visione di guerra aerea, basata sulla cooperazione e interoperabilità tra forze aeree, terrestri e navali, entrò in contrasto con la concezione strategica douhettiana (così come espressa, ad esempio, nel trattato *Il dominio dell'aria* del 1921) e trovò una piena maturità nello scritto *Quel che l'aviatore d'assalto deve sapere* del 1936 e, ancora, in una serie di articoli editi nel 1937 su «Rivista Aeronautica». Nel profilo biografico di M. rilevanti furono anche la presidenza della Reale unione aeronautica (1938-1939) e dell'Ufficio editoriale aeronautico (1939) e, ancora, la direzione della «Rivista Aeronautica» (1940-1943). In aggiunta, creò il periodico «Ali di guerra» e diede alle stampe, nell'aprile 1943, *Gli eroi alati dell'assalto*, libro scritto con lo pseudonimo Demezio Zemaco. Dopo il congedo si occupò, a partire dal 1945, della direzione della nuova «Rivista Aeronautica», sottratta, formalmente, al controllo delle autorità aeronautiche, e gestita dall'Associazione culturale aeronautica, istituita a Roma nello stesso 1945 proprio da M., spinto dall'on. Luigi Gasparotto, allora ministro dell'Aeronautica, e dal capo di Stato maggiore della Forza armata, il gen. Mario Ajmone-Cat. Nel 1950 fu estromesso dalla direzione della rivista, che lascerà definitivamente nel 1953, in quanto contrario alla dottrina della risposta massiccia nucleare, allora in voga nella NATO. Ancora non domo affidò il suo pensiero a una serie di opere, tra cui *Direttiva per l'Aviazione militare* del 1967 (pubblicata per la prima volta nel 2006 su «I quaderni della Rivista Aeronautica»), *Guerra agli inermi e aviazione d'assalto* (1965), *Aquila rossa. Direttiva* (1969) e *Le sorti progressive dell'Aviazione militare* (1970). Morì il 2 novembre 1971 a Roma.

Le carte sono state donate all'USAM nel 2014 dagli antiquari Gianmarco e Alberto Donati. Il nucleo documentario contiene corrispondenza (ringraziamenti, lettere di presentazione di articoli proposti, inviti a presenziare eventi e telegrammi), rela-

zioni, bozze di saggi e articoli, con correzioni manoscritte. Inoltre, sono presenti documenti anche di provenienza e carattere “istituzionale” come, ad esempio, avvisi e comunicazioni da parte di enti e uffici della Regia aeronautica (1923-1940), relazioni su veicoli, velivoli e materiali di guerra (1922-1943), pratiche su incidenti di volo (1932), pareri (1933-1943) e rapporti di guerra su attacchi aerei (1940-1943). Infine, due fascicoli si riferiscono all’attività svolta da M. nella Società cooperativa Aquila ricostruzione economica (SCARE), costituita a Roma nell’agosto 1944 tra il personale militare e civile dell’Amministrazione aeronautica, avente come scopo sociale quello di contribuire alla ricostruzione economica della Nazione e di assicurare, ai propri soci, possibilità di lavoro e generi di consumo. È presente documentazione in francese.

M o c i P a o l o , bb. 6 (1929-2002). Inventario 2017.

Nacque il 24 settembre 1911 a Sanremo. Dal 1932 frequentò la Regia accademia aeronautica da cui uscì, nel 1935, con il grado di sottotenente in servizio permanente effettivo; in seguito, venne assegnato al 9° Stormo da bombardamento terrestre e poi, con il grado di tenente, al 12° Stormo da bombardamento veloce. Partecipò nel 1936 alle Olimpiadi di Berlino, come pilota di aliante nelle gare di presentazione di tale disciplina, allora inserita come nuovo sport olimpico. Dal marzo 1937 al settembre 1938 partecipò alla Guerra civile spagnola, durante la quale prese parte al bombardamento di Guernica. Al suo rientro in Patria fu assegnato al Centro sperimentale di volo di Guidonia, dove si dedicò al collaudo di velivoli militari, e, inoltre, svolse funzioni di aiutante di volo del capo di Stato maggiore della Regia aeronautica. Nell’aprile 1940 fu trasferito in Albania e, con l’entrata in guerra dell’Italia, prese parte alle azioni aeree contro la Flotta inglese nel Mediterraneo e contro obiettivi terrestri e navali presenti in Medio Oriente e nel settore greco-albanese. Nel settembre 1942 venne nuovamente assegnato al Centro sperimentale di volo di Guidonia e nell’agosto 1943 fu promosso, per anzianità, al grado di tenente colonnello. Dopo l’armistizio dell’8 settembre, M. riuscì, con un aeroplano sottratto alle truppe tedesche occupanti l’Aeroporto dell’Urbe, a raggiungere il Regno del Sud. Prese parte alla Guerra di liberazione al comando, dal novembre 1944, del 28° Gruppo inquadrato nello Stormo da bombardamento Baltimore, unità facente parte della Balkan Air Force. Nel 1946 gli venne assegnato il compito di organizzare il settore tecnico dello Stato maggiore dell’Aeronautica militare, nell’aprile 1948 fu incaricato di creare, sull’Aeroporto di Guidonia, il Nucleo sperimentale di volo, nel 1950 assunse il comando del 4° Stormo caccia e, nello stesso anno, fu nominato colonnello a scelta assoluta. Nel 1952 fu designato quale comandante del 5° Stormo caccia che, nel 1953, andò a costituire la 5ª Aerobrigata. Nel 1955 M. fu posto alla guida della Scuola di aerocooperazione, istituto di carattere interforze stanziato presso l’Aeroporto di Guidonia, e, nel 1956, con il grado di generale di brigata aerea, venne nominato capo di Stato maggiore del Comando Difesa aerea territoriale. Capo del 3° Reparto servizi tecnici e logistici dello Stato maggiore dell’Aeronautica nel 1959, fu poi nominato, con il grado di generale di divisione aerea, ispettore dell’Aviazione per la Marina e, nel 1962, comandante della

Scuola di guerra aerea. Negli anni 1964-1970 assunse ulteriori incarichi di vertice tra cui quelli di sottocapo di Stato maggiore della Difesa, comandante della 2ª Regione aerea e presidente del Consiglio superiore delle Forze armate, carica, quest'ultima, che esercitò fino al termine della sua carriera militare avvenuta nel 1971 con il grado di generale di squadra aerea. Tra le esperienze non legate al mondo militare si ricordano, negli anni 1972-1976, il ruolo di direttore generale dell'Aviazione civile presso il Ministero dei trasporti e dell'Aviazione civile e, successivamente, quella di presidente del Consiglio d'amministrazione della ALI-Aereo Leasing Italia spa. Fu poi autore di due pubblicazioni di natura autobiografica, edite nel 2001 e nel 2002. Morì il 1º maggio 2002 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2004 da Andrea Moci, figlio di M. La parte più consistente del nucleo documentario è costituita da materiale, dattiloscritto e a stampa, curato dai dicasteri militari, dall'organo di vertice e dagli istituti di formazione della Regia aeronautica e poi dell'Aeronautica militare, avente carattere formativo, addestrativo e istruttivo. Inoltre, sono presenti corrispondenza, documentazione caratteristica, relazioni e note inerenti alla carriera militare di M. e, in misura più esigua, alla sua esperienza a capo della Direzione generale dell'Aviazione civile; esemplari di periodici, contenenti anche articoli relativi a M., volantini collegati alla Guerra civile di Spagna del 1936-1939 e una copia dello statuto dell'Associazione per il turismo aereo internazionale. Infine, è conservato il testo, dattiloscritto e con annesso CD, di Andrea Moci, dal titolo "Dalla tela al titanio. Centotrenta ali per volare", incentrato sulla biografia del padre Paolo. È presente documentazione in inglese.

Il medagliere e una serie di oggetti appartenuti a M. sono stati donati dai suoi eredi al Museo storico dell'Aeronautica militare.

M o l f e s e M a n l i o , b. 1 e fasc. 1 (1916-1941 ca). Elenco parziale 2016 e inventario parziale 2017.

Nacque il 20 settembre 1883 ad Albano di Lucania. Nel 1915, già dottore in legge e volontario di guerra, venne nominato sottotenente di Artiglieria e inviato, a domanda, alla Scuola di pilotaggio di Mirafiori per seguire un corso di osservatore d'aeroplano. In seguito, fu assegnato alla 2ª Squadriglia aviatori per l'artiglieria, costituita nel maggio 1915 sul Campo di aviazione di Pordenone. Nel 1918 prima fu istruttore alla Scuola osservatori d'aeroplano, con sede all'Aeroporto di Centocelle, e, in un secondo momento, passò a Mirafiori. Alla fine del Primo conflitto mondiale tornò alla vita civile, ricoprendo, negli anni 1924-1933, l'incarico di capo dell'Ufficio Aviazione civile e traffico aereo del Ministero dell'aeronautica. Fu poi commissario della Federazione nazionale fascista della gente dell'aria e presidente della Cassa nazionale di previdenza della gente dell'aria. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale si arruolò volon-

tario. Dopo l'8 settembre 1943 aderì alla RSI, nel cui ambito ricoprì, per un periodo assai limitato, la carica di sottosegretario di Stato per l'Aeronautica e, successivamente, fu nominato da Mussolini consigliere di Stato. Al termine del conflitto venne arrestato e deferito all'Alta corte di giustizia per le sanzioni contro il fascismo. Nel corso del processo venne dimostrato che, con la sua opposizione al proclama emanato dal generale Wolfram Freiherr von Richthofen, M. aveva evitato ulteriori deportazioni di militari italiani in Germania; tale tesi difensiva venne poi accolta e M. venne assolto dalle accuse di collaborazionismo. Infine, fu autore di alcune pubblicazioni tra cui le monografie *L'Aviazione da ricognizione durante la Guerra europea (maggio 1915-novembre 1918)* (1925) e *L'Aviazione civile nel suo sviluppo verso l'Oriente* (1933). Morì il 25 aprile 1969 a Roma.

La documentazione, quasi esclusivamente fotografica, è stata donata, in data non identificata con certezza, all'USAM dallo stesso M. Si tratta di un album contenente fotografie (positivi su carta) relative alla costruzione, nel 1926, dell'Idroscalo di Ostia; di una fotocomposizione del 1916 raffigurante l'Isonzo presso Savogna; di 89 fotografie (positivi su carta) aventi come soggetti principali Italo Balbo (con immagini dal 1916), Alberto Bonzani, la coppa del mare del 1925, M. con Francesco de Pinedo e con Antonio Locatelli negli anni 1925-1926, le prime linee aeree civili nel 1926-1927, il viaggio di M. in Abissinia nel 1937, la Commissione italiana d'armistizio con la Francia (Sottocommissione per l'Aeronautica), velivoli ammassati sulla costa tunisina e in Libia (1920 e 1941) e l'atterraggio di velivoli. Sono poi conservati articoli pubblicati, nel 1926, sul periodico «L'Ala d'Italia» e un ritaglio stampa del periodico «La Gazzetta dell'Aviazione» (anno non individuabile).

P a l a m e n g h i C a l o g e r o , fasc. 3 (1917-1943). Inventario 2017.

Nacque il 9 ottobre 1894 a Napoli. Appartenente all'Arma di fanteria, prese il brevetto di pilota militare nel settembre 1917; nell'ottobre successivo venne trasferito, quale comandante, alla 12ª Sezione idrovolanti, formata a Porto Corsini e, in quel momento, da poco trasferita dalla Regia marina al Regio esercito. Promosso capitano, nel 1918-1919 venne, via via, assegnato, anche con incarichi di comando, alla 279ª Squadriglia idrovolanti, al Centro formazione squadriglie stanziato a Torino, alla Scuola idrovolanti di Passignano sul Trasimeno, alla Scuola idrovolanti di Orbetello e alla 104ª Squadriglia mista Farman (Bengasi). Rientrato in Italia nel 1920, venne assegnato nel 1921 al 3º Raggruppamento aeroplani da ricognizione, alla 32ª e alla 38ª Squadriglia aeroplani; nel 1925, promosso maggiore, fu comandato al Centro idrovolanti di Pola, al 25º Stormo idrovolanti, all'84º Gruppo idrovolanti, alla 2ª ZAT per organizzare la coppa Miraglia e, infine, nominato osservatore d'aeroplano; nel 1927 fu assegnato all'86º Gruppo idrovolanti. Nel dicembre 1940 venne promosso al grado di colonnello.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata dagli eredi di P. Si tratta di documentazione caratteristica, norme e istruzioni sui doveri e sulle mansioni dei comandanti di reparto, sulle manovre dei quadri e di un testo con lezioni tenute a ufficiali della riserva aeronautica. Sono poi presenti un album fotografico dedicato alla coppa Miraglia del 1925 e fotografie sciolte con immagini sulle unità presso cui operò P., aeroporti, parate della Regia aeronautica, equipaggi francesi e visite di autorità.

P a l a n c a A r m a n d o , b. 1 (1937-1992). Inventario 2017.

Nacque il 29 agosto 1906 ad Appignano. Nel 1925 si arruolò volontario nella Regia aeronautica, quale allievo motorista di volo, e nel 1926 fu trasferito, come aviere scelto motorista, all'8° Gruppo caccia, stanziato presso il Campo di volo di Mirafiori. Nel 1928 fu trasferito al Reparto sperimentale alta velocità con sede presso l'Idroscalo di Desenzano del Garda, dove rimase fino al suo congedo, avvenuto per fine ferma nel 1931. Da tale data entrò a far parte, con la qualifica di capo tecnico, del personale civile dell'Amministrazione aeronautica nel cui ambito fu assegnato, nel 1936, alla Direzione delle costruzioni aeronautiche di Milano dove si dedicò a studi e sperimentazioni di natura innovativa che furono utilizzati anche per migliorare le prestazioni italiane in diverse gare aeree internazionali. Nel maggio 1940 venne richiamato alle armi e assegnato al settore degli armamenti aerei dello Stato maggiore della Regia aeronautica. Nel novembre 1942 fu promosso, per meriti di guerra, sottotenente nel ruolo specialisti (categoria motoristi) e, fino all'8 settembre 1943, collaborò con le direzioni tecniche dell'Alfa Romeo, della FIAT e della Piaggio per sviluppare motori sperimentali e per potenziare l'efficienza dei motori già in produzione di serie. Entrò nella Resistenza, partecipando attivamente a operazioni militari. Cessato dal servizio militare nel settembre 1947, lavorò, fino al 1972, nel settore dell'Aviazione civile, prima come direttore tecnico nella LATI (Linee aeree transcontinentali italiane spa) e poi come capo del Servizio tecnico operativo nell'Alitalia. P. fu anche sindaco di Appignano negli anni 1944-1945 e autore di un volume dedicato al Reparto sperimentale alta velocità, alla coppa Schneider e ai primati mondiali di velocità negli Anni Venti-Trenta del Novecento (1996). Morì nel luglio 1993.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 1991 dallo stesso P. Si tratta di promemoria, note e scritti di P., in fotocopia, redatti negli Anni Venti-Novanta del Novecento e aventi ad oggetto questioni tecniche collegate al settore aeronautico in generale, al Reparto sperimentale alta velocità di Desenzano del Garda, alla coppa Schneider, ai primati mondiali di velocità e, ancora, a tematiche riguardanti la collaborazione italo-tedesca per la produzione aeronautica, la compagnia aerea LATI, il volo Roma-Tokio-Roma del 1942, il gruppo clandestino armato creato alla

fine degli Anni Quaranta del Novecento e denominato Fronte antibolscevico (FAB), la costruzione degli aerei civili e la strage di Ustica del 1980.

P e t r u c c i L u i g i, vol. 1 e fasc. 78 (1905-1975, con docc. a stampa del 1866). Inventario 2011.

Nacque il 29 settembre 1902 a Roma. Come allievo ufficiale di complemento, nel 1922 venne ammesso a frequentare, presso l'Aeroporto di Ciampino, il corso dell'Arma del genio, specialità dirigibilisti e aerostieri. Nel giugno 1924 fu assegnato, con il grado di sottotenente di squadriglia, al Gruppo dirigibilisti, stanziato sempre a Ciampino, e durante tale mansione venne imbarcato sui dirigibili N1 e PM. Nel dicembre 1924, però, fu protagonista di un incidente avvenuto in servizio che gli procurò una lesione permanente alla mano destra. Dopo un periodo di ricovero, trascorso all'Ospedale militare del Celio (Roma), rientrò in servizio come ufficiale di dirigibile, rimanendo in forza sull'Aeroporto di Ciampino, per poi passare, nell'ottobre 1925, all'Aeroporto di Pontedera. Ultimato nel luglio 1927 il corso d'integrazione presso la Regia accademia aeronautica, fu promosso, nel successivo mese di agosto, sottotenente dell'Arma aereonautica in servizio permanente effettivo. Nominato pilota di pallone sferico nell'aprile 1928, fu trasferito, nel giugno 1929, alla Scuola di osservazione aerea e, in seguito, fu prima nominato osservatore dall'aeroplano, poi assegnato, nell'ottobre dello stesso anno, alla 3ª ZAT. Nel luglio del 1933, con il grado di capitano, venne trasferito all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica. Terminato nel 1938 il 3° corso normale della Scuola di guerra aerea, fu promosso a maggiore e, nel luglio 1940, mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona di operazioni. Rimasto sbandato in territorio nazionale l'8 settembre 1943, nel giugno 1944, dopo la liberazione di Roma, si presentò al Centro affluenza e riordinamento del Comando Nucleo della 3ª ZAT. Fu reimpiegato nel luglio successivo, con assegnazione alla Segreteria particolare del sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, inquadrata nel dicastero dell'Aeronautica. Dal luglio 1945 al novembre 1947 fu incaricato di dirigere l'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Collocato in congedo nel gennaio 1949, terminò la sua carriera nel 1967 con il grado di generale di divisione aerea (ruolo d'onore). Tra le attività di P. estranee all'ambito militare si ricorda quella afferente alla traduzione di opere teatrali, specie di lingua inglese, poi rappresentate in teatri romani di rilevanza nazionale. Morì il 22 marzo 1977 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2010 da Giorgio Bignami, nipote di P. È presente documentazione in francese e inglese.

Carte relative all'attività aeronautica:

< Stato di servizio > 1923-1975, fasc. 4. Stati di servizio, libretti di volo, documentazione relativa alle promozioni, al conferimento di onorificenze e ricompense e al collocamento in posizione ausiliaria. < Studi > 1924-1941, fasc. 2. Contiene studi, relazioni e istruzioni su palloni sferici, ascensioni libere e sull'addestramento dei piloti di dirigibili; inoltre, sono presenti fotografie e schede riassuntive delle

ascensioni effettuate da P. con il dirigibile PM. < Retribuzioni > 1934-1950, vol. 1. Ricevute stipendi, rilegate in volume. < Raccolta materiale fotografico e iconografico > 1918-1935, fascc. 22. Fotografie (positivi su carta e negativi, lastre) e 2 album fotografici contenenti, in prevalenza, immagini sull'attività militare di P. Si tratta, nello specifico, di ritratti di P., anche insieme ad altri ufficiali, fotografie aeree effettuate da dirigibile e relative a città italiane. Sono poi presenti fotografie di dirigibili, aeroplani, navi, aeroporti militari, bombardamenti, incidenti tra apparecchi nemici (inglesi e tedeschi). Infine, si segnala un disegno, a pastello, di un dirigibile tipo PM.

Carte personali:

< Documenti personali > 1920-1975, fasc. 1. Certificati, tessere e documenti d'identità di P. < Corrispondenza > 1936, fasc. 1. Contiene una cartolina d'auguri. < Memorie > 1935-1961, fascc. 2. Comprende il diario personale di P., con annotazioni sulla situazione politica nazionale nel periodo 1945-1961. < Studi > 1928-1941, fascc. 4. Contiene, tra l'altro, traduzioni di opere teatrali curate da P. < Raccolta materiale fotografico > 1905-1970 ca, fascc. 31. Fotografie (positivi su carta e negativi, lastre) contenenti immagini sulla vita privata e familiare di P. < Raccolta materiale a stampa > 1937-1975, con docc. a stampa del 1866, fascc. 5. Ritagli stampa su eventi rilevanti della storia nazionale e sulla cronaca e attualità, cartoline postali raffiguranti Benito Mussolini, scene di guerra e aeroplani; inoltre, testi dattiloscritti con pezzi umoristici sul fascismo. < Raccolta materiale iconografico > 1963, fascc. 3. Contiene, tra l'altro, un disegno con la caricatura di P. e cartoline postali ritraenti Benito Mussolini. < Proprietà immobiliari e rendite personali > 1962-1971 ca, fascc. 2. Atti catastali immobili della famiglia Petrucci e documentazione sulla situazione titoli azionari.

Carte sulla biblioteca personale di Luigi Petrucci:

< Opere possedute > s.d., fasc. 1. Rubrica e quaderno con dati catalogafici.

P e z z i E n r i c o , scatole di grandi dimensioni 3 (1893-2014, con vol. a stampa del 1880). Elenco 2016.

Nacque il 22 maggio 1897 a Colavecchio. Nel novembre 1914 entrò nel Collegio militare di Roma. Dall'aprile 1917 iniziò a frequentare, quale allievo aspirante ufficiale di complemento del Regio esercito, l'Accademia militare di Torino e partecipò, in forza a unità dell'Artiglieria da campagna, alle fasi finali della Prima guerra mondiale. Nel gennaio 1924 fu nominato osservatore dall'aeroplano, nel successivo mese di febbraio fu assegnato al Comando Aviazione della Tripolitania e nel mese di luglio transitò, con il grado di tenente, nei ruoli della Regia aeronautica. Dal settembre all'ottobre 1925 assunse il comando del Distaccamento Aviazione di Sirte (Libia). Rimpatriato, venne promosso capitano nel giugno 1926, nominato pilota d'aeroplano nel novembre 1927 e pilota militare nel maggio 1928. Dopo la promozione a maggiore, avvenuta nell'ottobre 1931, P. fu assegnato, quale comandante, prima al 23° Gruppo aeroplani caccia terrestre e poi, nel luglio 1932, al 45° Gruppo aeroplani, inquadrato nel 14° Stormo bombardamento diurno. Trasferito nel 1933 alla Direzione generale del personale militare e delle scuole, incardinata nel Ministero dell'aeronautica, nell'aprile 1934 venne posto alla guida, con il grado di maggiore, del 62° Gruppo aeroplani osservazione aerea e, con il grado di tenente colonnello, trasferito nel settembre 1936 al Comando dell'Aeronautica dell'Africa orientale italiana. Rimpatriato, per motivi di salute, già nel dicembre dello stesso 1936, P. venne inviato al 20° Stormo osservazione aerea, di cui assunse il comando nel novembre 1937. Avanzato al grado di colonnello, a scelta assoluta, dal dicembre 1938 prese parte alla Guerra civile di Spagna al comando del 111° Stormo aeroplani bombardamento veloce. Rientrato in Italia fu incaricato, nel luglio 1939, di guidare il 41° Stormo aeroplani bombardamento terrestre, unità con la quale P. partecipò alla Seconda guerra mondiale e, in particolare, alle missioni su Malta e in Africa settentrionale. Nell'aprile 1941 transitò alla 9ª Brigata aerea Leone che guidò nelle operazioni sul fronte jugoslavo; nel 1942, promosso generale di brigata aerea a scelta assoluta, ottenne l'incarico di dirigere l'Aviazione del Corpo di spedizione italiano in Russia. Morì il 29 dicembre 1942 sui cieli russi in seguito ad azione bellica finalizzata a portare soccorso alle truppe italiane accerchiate a Tscherkov (ansa del Don).

L'archivio è stato donato all'USAM nel 2016 da Marialuisa ed Elena Pezzi, figlie di P. Si tratta di documentazione di varia natura, arricchita, dopo il dicembre 1942, da ulteriori nuclei da parte della famiglia, afferenti, in misura più rilevante, alle vicende militari di P., dagli anni del Collegio militare di Roma fino alla sua morte in Russia. Nello specifico sono presenti corrispondenza privata, familiare e istituzionale; documentazione caratteristica (stati di servizio, libretti personali e caratteristici di volo, specchi dei voli, rapporti informativi, ecc.); circolari, ordini del giorno e disposizioni varie; diplomi, attestati e certificazioni scolastici; atti su onorificenze, encomi e stato civile; relazioni, note e memorie su fatti d'arme e sul comportamento di P. in Russia; materiale diverso su studi, corsi e conferenze. Interessanti i documenti cartografici e iconografici (carte geografiche, tavole, grafici, disegni) e, so-

prattutto, il consistente aggregato fotografico, costituito dal 1.620 unità tra positivi, negativi, lastre su vetro e flessibili. Infine, è conservato materiale a stampa, composto da monografie, anche di carattere narrativo e scolastico, periodici e ritagli stampa, relativo, prevalentemente, a questioni aeronautiche e ricordi su P.; numerose anche le pubblicazioni didattico-addestrative di natura tecnico-militare, indirizzate agli allievi ufficiali e al personale del ruolo navigante in servizio. È presente documentazione in inglese, spagnolo, tedesco e qualche documento devozionale in latino.

R a n i e r i C e l s o , fasc. 4 (Anni Venti del Novecento-1966, con docc. fino al 1984). Inventario 2017.

Nacque il 21 novembre 1900 a Perugia. Nel marzo 1918, in qualità di volontario di guerra, fu ammesso a frequentare la Scuola allievi piloti aviatori, attiva presso il Campo d'aviazione di Montecelio e dalla quale uscì come ufficiale pilota. Nel 1933 prese parte, come capitano pilota, alla crociera aerea transatlantica del decennale, rimanendo vittima, durante il viaggio di ritorno, di un grave incidente presso Lisbona nel quale andò distrutto il suo apparecchio e morì il secondo pilota, il ten. Enrico Squaglia. Nel 1936 partecipò alla Guerra italo-etiopica e, nel 1938, alla Guerra civile spagnola, distinguendosi in entrambe le circostanze per il comportamento tenuto durante le azioni aeree. In seguito, con il grado di colonnello, comandò la Base aerea di Cameri e fu poi assegnato allo Stato maggiore della Regia aeronautica, dove ebbe incarichi di rilievo nella pianificazione delle operazioni aeree nel Mediterraneo. Nel 1945 fu nominato generale di brigata aerea, nel 1950 generale di divisione aerea e, nel 1958, generale di squadra aerea. Sempre negli Anni Cinquanta del Novecento fu direttore della «Rivista Aeronautica» e presidente del Consiglio d'amministrazione del «Corriere militare». Morì nel maggio 1966 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata dagli eredi di R. Si tratta, in prevalenza, di corrispondenza, rapporti, memorie, rassegna stampa, italiana ed estera, articoli e fotografie sulle due trasvolate atlantiche del 1930-1931 e del 1933 (del decennale), sulla concessione di onorificenze a R. e su membri di Casa Savoia. Sono presenti fotografie ritraenti R., con immagini sulla manifestazione aerea di Milano del novembre 1927, su Montecelio, Augusta (con Italo Balbo), Washington, Africa orientale (con la famiglia Badoglio e Mario Ajmone-Cat), Spagna, Scuola di osservazione aerea di Cerveteri, altri luoghi ed eventi non identificati. Infine, sono conservati documenti raccolti da Luciana Ranieri Honorati, moglie di R., relativi, nello specifico, a espressioni di cordoglio per la morte del Generale e a cerimonie in suo ricordo.

S a b e l l i , f a m i g l i a , fasc. 43 e oggetti 3 (specie 1904-1925, con docc. fino al 1995). Inventario 2015.

La famiglia Sabelli, di condizione agiata, era composta da Geminio, capofamiglia, e dalla moglie Rosa Eletta Di Menna; dalla loro unione nacquero Emilia, Margherita (detta anche Pupetta e Margot), Lidia (anche nella variante Lydia), Guglielmo e Giovanni. Quest'ultimo, per la particolarità e drammaticità della sua vicenda personale, influenzò la storia del nucleo familiare ed è la "ragione" della formazione, crescita e fisionomia dell'archivio familiare.

Giovanni Sabelli nacque il 23 settembre 1886 a Napoli. Dopo aver frequentato il liceo classico, nel 1910 si trasferì negli Stati Uniti d'America, che aveva già visitato nel 1904, per continuare gli studi presso la prestigiosa Columbia Grammar School, con sede a New York. Nell'estate del 1911 si spostò in Inghilterra per frequentare la Scuola di pilotaggio di Brooklands, dove conseguì, nel 1912, il brevetto di pilotaggio. Successivamente lavorò, come pilota, per la British Deperdussin Aeroplane Company Ltd e poi per la filiale inglese della Société Anonyme des Appareils d'Aviation Hanriot. Nel 1912-1913 partecipò alla Prima e alla Seconda guerra balcanica come pilota militare a contratto dell'Esercito bulgaro che, carente di personale di volo, aveva autorizzato l'assunzione di aviatori stranieri. Terminati i conflitti rimase ancora in Bulgaria accettando, nel gennaio 1914, l'offerta del Governo bulgaro di lavorare, per tre anni, come istruttore nella Scuola di volo dell'Esercito con sede a Sofia. Ma quando l'Italia entrò in guerra, approfittando di una licenza, Giovanni Sabelli fece domanda di essere inquadrato nell'Aviazione del Regio esercito; domanda che fu accettata e, dopo un breve periodo di addestramento e dopo aver ottenuto il brevetto di pilota militare, fu inviato in Francia, presso il Campo di volo di Le Bourget (Parigi), per istruirsi sui nuovi Nieuport da caccia. Dal marzo 1916 prese parte alla Prima guerra mondiale, combattendo inizialmente con la 2^a Squadriglia caccia, che nell'aprile dello stesso anno assunse la denominazione di 71^a Squadriglia caccia. Promosso al grado di tenente a settembre, nel mese successivo divenne comandante di una sezione Nieuport stanziata in Albania. Rientrato in Italia nell'aprile 1917, dopo una breve permanenza presso la 71^a e poi l'81^a Squadriglia caccia, fu assegnato, nel mese di maggio, alla 91^a Squadriglia caccia, unità guidata da Francesco Baracca e con la quale Giovanni Sabelli conquistò il titolo di "Asso". Il 25 ottobre 1917 il suo apparecchio, colpito nel corso di un combattimento aereo, precipitò in fiamme sull'Altopiano della Bainsizza; né il suo corpo né il velivolo furono mai trovati. Per tale evento gli fu riconosciuta una seconda medaglia d'argento al valore militare.

Le carte e alcuni oggetti personali di Giovanni Sabelli sono stati donati all'USAM nel 2014 da Francesco Sabelli, nipote di Giovanni. L'aggregato documentario è composto da nuclei, non sempre facilmente circoscrivibili, prodotti sia dall'Aviatore che da alcuni esponenti della sua famiglia, anche se il fulcro, la motivazione originaria, della raccolta, sedimentazione e trasmissione delle carte sono certamente la figura e le vicende di Giovanni. È presente documentazione in bulgaro (con traduzioni in italiano), francese e inglese.

Documentazione:

< Corrispondenza personale e familiare > 1909-1911, 1914-1917, 1919, con doc. in copia del 1986, fasc. 7. I fascicoli, intestati ai singoli destinatari, comprendono lettere e cartoline inviate da Giovanni Sabelli ai genitori, alla sorella Margherita e, in misura minore, ad amici, ex compagni d'armi, istituzioni e comandi militari; inoltre, è presente corrispondenza tra la famiglia d'origine di Giovanni con altri familiari, contenente anche condoglianze per la morte dell'Aviatore e copia della richiesta di concessione della medaglia al valor militare inviata, nel 1986, da Rodolfo Sabelli, cugino di Giovanni, all'allora presidente della Repubblica Francesco Cossiga. < Certificati e tessere > 1912-1918 ca, 1932, fasc. 5. Certificati di pilotaggio e di servizio relativi all'attività svolta da Giovanni Sabelli nell'Aviazione bulgara e una tessera d'iscrizione all'Associazione nazionale fra le famiglie dei caduti dell'Aeronautica, rilasciata a Margherita Sabelli, sorella di Giovanni. < Medaglie e diplomi > 1918, 1920-1925, con docc. del 1995, fasc. 6. Contiene diplomi commemorativi e di concessione di onorificenze a Giovanni Sabelli e, ancora, diplomi di concessione a Rosa Eletta Di Menna, madre di Giovanni, della medaglia di gratitudine nazionale alle madri dei caduti per la Patria nella Guerra 1915-1918; sono poi conservate le due medaglie d'argento al valor militare conferite all'Asso napoletano per le azioni effettuate contro velivoli nemici nel marzo-settembre 1916 e nell'agosto-settembre 1917. < Appunti di Giovanni Sabelli su questioni aeronautiche > 1912-1915 ca, fasc. 2. Taccuino e appunti manoscritti sull'esperienza vissuta come pilota durante la Prima guerra balcanica del 1912-1913. < Raccolta materiale fotografico e iconografico > 1904-1918 ca, con docc. a stampa del 1930, fasc. 22. La serie, articolata nelle sottoserie *Fotografie sciolte*, *Fotografie su fogli*, *Album fotografici* e *Documentazione iconografica*, contiene prevalentemente materiale fotografico, prodotto e raccolto da Giovanni Sabelli e dalla sua famiglia. Si tratta di 251 documenti fotografici (positivi su carta e negativi in lastra e pellicola piana) e di 4 album fotografici con immagini afferenti, in prevalenza, a Giovanni Sabelli: periodo degli studi negli Stati Uniti d'America, conseguimento del brevetto di pilota presso il Campo inglese di Brooklands, partecipazione alla Prima guerra balcanica e permanenza in Bulgaria, conseguimento del brevetto di pilota militare,

periodo passato presso il Campo di volo di Le Bourget (Parigi), partecipazione alla Prima guerra mondiale, corteo funebre per gli aviatori Luigi Bailo e Alfredo Barbieri, tenutosi a Udine nel 1916; in misura decisamente più esigua, immagini di carattere personale e familiare. < Raccolta materiale a stampa > 1911-1919, fasc. 1. Ritagli stampa sulle imprese di Giovanni Sabelli e di altri aviatori.

Oggetti:

< Oggetti personali > oggetto 1. Si tratta di un orologio da tasca utilizzato da Giovanni Sabelli nel corso della sua partecipazione alla Prima guerra balcanica. < Scatole > scatole 2. Scatole di cartone al cui interno era conservato l'archivio della famiglia Sabelli.

Le due medaglie d'argento al valor militare conferite a Giovanni Sabelli per i combattimenti effettuati durante la Prima guerra mondiale sono conservate in *Documentazione, Medaglie e diplomi* (vedi sopra); inoltre, la valigia di cuoio con cui furono consegnati a Rosa Eletta Di Menna gli oggetti appartenuti al figlio Giovanni, facente sempre parte della donazione sottoscritta dagli eredi dell'Aviatore nel 2014, è custodita dal Museo storico dell'Aeronautica militare.

S a v i E r c o l e , fasc. 2 (1940-1990). Inventario 2017.

Nacque il 18 maggio 1908 a La Spezia. Nel 1925 iniziò a frequentare la Regia accademia aeronautica, nel 1927 fu promosso sottotenente e conseguì il brevetto di osservatore d'aeroplano. Nel 1929, promosso a tenente, ottenne sia il brevetto di pilota d'aeroplano che quello di pilota militare. Trasferito all'Aviazione Alto Tirreno, si occupò d'idrovolanti e svolse attività presso la Squadriglia sperimentale aerosiluranti di Cadimare. Nel 1933 prese parte, in qualità di pilota, alla crociera aerea transatlantica del decennale, nel 1934, promosso capitano, venne assegnato, come istruttore, alla Regia accademia aeronautica e, nel 1936, gli fu assegnato il comando della 228ª Squadriglia aeroplani bombardamento terrestre. Nel 1939 frequentò la Scuola di guerra aerea e la Scuola di volo senza visibilità che era stata trasferita, nello stesso anno, dall'Aeroporto di Ciampino a quello di Littoria. Nel 1940, con il grado di maggiore, fu assegnato all'Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica e poi, dal settembre dello stesso anno, prese parte alla Seconda guerra mondiale al comando del 42° e poi del 33° Gruppo bombardamento terrestre, unità che operarono, rispettivamente, sul fronte greco-albanese e nel Mediterraneo centrale. Promosso tenente colonnello nel 1941, dopo l'8 settembre 1943 aderì al Fronte clandestino militare dell'Aeronautica e, nell'ambito del Comando del Fronte, svolse la sua attività presso l'Ufficio informazioni. Dal maggio 1946 all'ottobre 1947 comandò lo Stormo notturno, unità del Raggruppamento bombardamento e trasporti e dipendente, dal punto di vista operativo, dal 254° Wing della Balkan Air Force. In seguito fu prima nominato capo dell'Ufficio operazioni dell'Ispettorato forze aeree e, nel tempo, trasferito allo Stato maggiore

della Difesa, posto a capo dell'Ufficio dell'ispettore dell'Aviazione per la Marina e incaricato di guidare la Direzione generale delle armi e munizioni (Ministero della difesa-Aeronautica). Nel 1962 presiedette la Commissione ministeriale nominata dall'allora ministro della Difesa, Giulio Andreotti, per svolgere un'inchiesta amministrativa sull'incidente che coinvolse, la sera del 27 ottobre, l'aereo su cui viaggiava Enrico Mattei. Nella parte finale della sua carriera militare S. fu incaricato delle funzioni di ispettore delle Telecomunicazioni e dell'assistenza al volo, di presidente della Sezione aeronautica del Consiglio superiore delle Forze armate e poi di presidente dello stesso Consiglio. In ausiliaria dal 1968 con il grado di generale di squadra aerea, nello stesso anno fu tra i fondatori, poi presidente, dell'Associazione trasvolatori atlantici e, dal 1969 al 1980, presidente dell'Associazione nazionale ufficiali dell'Aeronautica. Morì nel luglio 1990 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2005 da Giuliana Savi, figlia di S. Si tratta di corrispondenza, relazioni, recensioni e appunti, anche di altri, afferenti sia alla sfera privata che a questioni aeronautiche, di un album fotografico sul Centro addestramento al tiro, stanziato sull'Aeroporto di Decimomannu e parte dell'Air Weapons Training Installation (1964) e, infine, di materiale a stampa concernente, in prevalenza, la crociera aerea transatlantica del 1933 (del decennale).

U n i a C a r l o , fasc. 3 (Anni Trenta del Novecento-1988). Inventario 2017. Nacque il 10 marzo 1906 a Torino. Dal 1926 fu allievo della Regia accademia aeronautica, da cui uscì, nel 1929, con il grado di sottotenente e, nello stesso anno, conseguì il brevetto di pilota militare. Dal 1931 al 1935 fu comandante di squadriglia e, nel 1935, con il grado di capitano pilota, fu nominato aiutante di volo del comandante della 1ª ZAT. Nel biennio 1936-1937 partecipò alla Missione militare aeronautica italiana in Cina, con il ruolo di capo istruttore presso la Scuola osservazione aerea di Nanchino; la Missione, svoltasi negli anni 1933-1937 in base a una cooperazione militare e, in parte, industriale nel settore aeronautico, aveva come fine principale, almeno formalmente, quello di riorganizzare l'Aviazione cinese allora ancora allo stato embrionale. Con il grado di tenente colonnello assunse, nell'ottobre del 1940, il comando del Primo nucleo addestramento aerosiluranti, ottenendo, per tale attività, la promozione a colonnello per meriti di guerra. Il 9 settembre 1943, mentre era al comando di un reparto aerosilurante stanziato a Salon-de-Provence, U. venne accusato di sabotaggio contro la Germania per aver invitato i suoi sottoposti a non collaborare con i tedeschi; rinchiuso in carcere a Marsiglia, il 14 giugno 1944 venne trasferito nel Campo di prigionia per ufficiali di Schocken, il famigerato Lager 64/Z, situato in territorio polacco. Tornato in Italia dopo la tragica esperienza dell'internamento, alla fine degli Anni Quaranta venne nominato addetto militare aeronautico a Lisbona, Washington e Ottawa; nel 1951, con il grado di generale di brigata aerea, assunse il ruolo di capo del 1º Reparto operazioni dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare e, promosso nel 1955 a generale di divisione aerea, venne assegnato al Comando delle forze terrestri alleate del Sud Europa. Dopo aver ricoperto incarichi direttivi nell'ambito delle strutture della Forza armata competenti nel settore dell'addestramento, dell'impiego e dei servizi, venne nominato presidente della Sezione Aeronautica del Consiglio superiore delle Forze armate e, nel 1964, capo della Delegazione italiana del Comitato direttivo dell'accordo militare triparti-

tico italo-franco-germanico. In congedo dal maggio 1966 con il grado di generale di squadra aerea, venne poi designato quale membro della Commissione d'inchiesta istituita nel gennaio 1968 dal ministro della Difesa per accertare se, all'interno delle Forze armate, fossero state assunte, in relazione agli eventi politici della primavera-estate del 1964 (il cosiddetto "piano Solo"), iniziative e attività illegittime e, ancora, per individuare le eventuali responsabilità in ogni ordine, amministrativo, disciplinare e penale. Inventore, insieme al tenente di vascello osservatore Giovanni Marazio, del grafometro, strumento utilizzato sugli aerosiluranti, U. fu autore di scritti sugli aerosiluranti e sull'esperienza vissuta durante l'internamento nel Lager 64/Z. Morì il 20 marzo 1990 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM probabilmente nel 1995 dagli eredi di U. Si tratta di documentazione, di natura prevalentemente personale, relativa alla stesura dei volumi *Storia degli aerosiluranti italiani* (1974) e *Lager 64/Z di Schokken, Polonia. Un altro volto della Resistenza* (1977), costituita da corrispondenza, fotografie e copie di articoli dello stesso U. Inoltre, sono presenti un album fotografico e fotografie sciolte con immagini relative ai festeggiamenti per il decimo anniversario della fondazione della Regia aeronautica, alla Seconda guerra mondiale, alle scuole di pilotaggio e aeroporti, al 34° corso allievi ufficiali piloti di complemento e, infine, a città e località italiane.

U s u e l l i C e l e s t i n o , bb. 3 (1904-1927, con docc. trascritti del 1903 e con docc. fino al 2004). Elenco 2004.

Nacque nel 1877 a Milano. Intraprese, giovanissimo, un'intensa attività commerciale in America latina dove si dedicò anche all'alpinismo, riuscendo a scalare le vette più alte delle Ande: nel 1901 fu il primo alpinista a raggiungere il picco del vulcano peruviano Chachani e nel 1903 fu il secondo a salire fino alla cima del vulcano ecuadoriano del Chimborazo. Tornato in Italia fu uno dei primi trasvolatori in pallone, con risultati a volte tragici. Ad esempio, nell'ambito delle varie manifestazioni e gare aviatorie organizzate per l'esposizione internazionale di Milano del 1906, U., partito dal capoluogo lombardo insieme a due amici aeronauti, venne trascinato da un vento di estrema violenza e precipitò nell'Adriatico (al largo di Ancona), riuscendo a stento a salvarsi mentre i due compagni d'avventura persero la vita. Ma a questa drammatica esperienza U. reagì immediatamente e, sempre durante la stessa esposizione milanese, nel mese di novembre riuscì a compiere la sua impresa di maggior rilievo, ossia trasvolare per primo le Alpi in pallone aerostatico partendo dal versante italiano. E, ancora, nel 1907 raggiunse in pallone aerostatico i 5.700 metri e, negli anni a seguire, partecipò a varie manifestazioni aerostatiche, come l'edizione del 1912 della coppa Gordon Bennet, la più importante gara internazionale di palloni, durante la quale, in coppia con Aldo Finzi, stabilì il record italiano di distanza e durata. Conseguì nel 1910 il brevetto di pilota di dirigibile, U. si dedicò alla progettazione e costruzione di dirigibili, installando un laboratorio alla Bovisa (quartiere di Milano). Come costruttore di dirigibili, però, ebbe minor fortuna che come pilota. Difatti i dirigibili della serie U (Uselli) non diedero prova di funzionalità: l'U1 e l'U2 furono

trascinati dalla furia dei temporali mentre erano ormeggiati a terra; l'U3 venne ritirato dall'attività prima dello scoppio della Grande guerra, dopo aver subito il medesimo destino dei due precedenti, pur essendo stato recuperato intatto; l'U4 venne utilizzato solo a titolo sperimentale; l'U5, dopo aver effettuato 69 ascensioni, precipitò al suolo il 2 maggio 1918 presso Castellina Marittima, causando la morte dei cinque membri dell'equipaggio. E, sebbene non venne mai provata e attribuita alcuna responsabilità di tutto ciò a U., in quanto costruttore, i dirigibili della serie U furono ritirati dalle operazioni belliche. Nonostante questi fallimenti proseguì nella sua attività di costruttore e collaborò alla realizzazione, nel 1919-1920, dell'innovativo dirigibile T34, noto come dirigibile Roma, acquistato nel 1921 dall'Esercito statunitense. Il Roma fu, però, protagonista di un amaro destino: nel febbraio 1922, durante un volo sui cieli della Virginia, finalizzato a testare una nuova configurazione motoristica inserita, il muso dell'aeronave collassò e quest'ultima, ormai ingovernabile, esplose dopo aver urtato una linea dell'alta tensione, provocando la morte di 34 persone tra le 45 presenti a bordo. Tra le altre iniziative legate al settore dell'aviazione si ricorda la creazione, nel 1922, dell'Ente italiano aeronautico, avente l'obiettivo di diffondere la conoscenza del mezzo aereo attraverso l'attività giornalistica ed editoriale, mostre, gare e altre forme di propaganda; Ente di cui U. fu il primo presidente. Aveva appena progettato un'aeronave più grande, il T120 (battezzato dirigibile Polare), quando, il 6 aprile 1926, morì per un incidente automobilistico.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 1981 da Aura Uselli Gardella, figlia di U., insieme a una serie di cimeli poi inviati, nel 2004, al Museo storico dell'Aeronautica militare. Si tratta in prevalenza di documentazione sui diversi dirigibili tipo Uselli e sul dirigibile T34 (dirigibile Roma): corrispondenza, appunti, disegni tecnico-progettuali, diari di bordo della costruzione, relazioni sulle ascensioni, verbali di collaudo, brevetti, pratiche su commesse e forniture, materiale fotografico e a stampa. In misura più esigua sono conservate fonti sulle imprese di U. con palloni sferici e sul paracadute Uselli (corrispondenza, ascensioni, imprese, materiali, collaudi, brevetti e forniture, materiale fotografico e a stampa). Infine, sono presenti una serie di elenchi incentrati sul profilo biografico di U.: medaglie, targhe, distintivi, decorazioni, onorificenze e diplomi ricevuti; imprese, ascensioni in pallone libero e viaggi con dirigibili tipo Uselli; dirigibili costruiti e loro caratteristiche. È presente documentazione in francese, inglese e tedesco.

Presso il Museo storico dell'Aeronautica militare è conservato un secondo "specie" dell'archivio personale di U. Si tratta di documentazione sui dirigibili tipo Uselli e sui dirigibili T34 e T120 (tavole progetti, lucidi e calcoli, ascensioni, materiale fotografico), sulla costruzione di hangar per dirigibili (progetti e contratti), su palloni (progetti e calcoli, materiale fotografico), sul paracadute Uselli e su

motori (8 scatole di varie dimensioni, 2 fascicoli e 4 album specie fotografici, 1900-1934 ca). Inoltre, il Museo custodisce, come già accennato, alcuni cimeli appartenuti al “milanese volante”, compresi nella donazione fatta dalla figlia di U. all’Ufficio storico nel 1981 e poi trasferiti al Museo. Un terzo nucleo dell’archivio *Celestino Usuelli*, quello di maggior consistenza, si trova a Oleggio (Novara), co-studito dalla famiglia Gardella. Si tratta di documentazione afferente alla sfera personale (corrispondenza con familiari, diplomi e benemerenze, certificati, documenti su matrimonio e figli), alla permanenza in America latina (iniziative e imprese commerciali, sportive, alpinistiche e diplomatiche) e all’attività nel settore aeronautico svolta in Italia (ascensioni in pallone e in dirigibile).

V a l l e G i u s e p p e , album fotografici 18 e fotografie sciolte 632 (1909-1965 ca). Elenchi 2016.

Nacque il 17 dicembre 1886 a Sassari. Dal 1905 al 1908 frequentò l’Accademia militare di Torino, uscendone con il grado di sottotenente, e, nel biennio 1909-1910, frequentò la Scuola di applicazione di Artiglieria e Genio. Nel 1910 venne promosso tenente e assegnato al Battaglione specialisti del Genio militare; nel maggio 1911 entrò a far parte dell’equipaggio del dirigibile P1 basato a Vigna di Valle e, nel dicembre dello stesso anno, partì, in qualità di ufficiale di bordo del dirigibile P2, per la Guerra di Libia, teatro operativo dove rimase fino al maggio del 1912. Durante gli anni 1915-1918, oltre a raggiungere, per meriti di guerra, il grado di maggiore e ottenere la nomina a pilota di palloni sferici, V. venne trasferito al Corpo aeronautico militare e, nel maggio 1916, assegnato all’Ufficio servizi aeronautici del Comando supremo, con il compito di guidare diversi cantieri dirigibili mobilitati nonché di collaudare alcuni dei dirigibili di tipo M. Nel 1919 venne posto alle dirette dipendenze del Comando supremo e assegnato al Comando generale d’aeronautica; nel settembre dello stesso anno passò a disposizione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, ricevendo, contemporaneamente, l’incarico di svolgere il suo servizio presso il Cantiere dirigibili di Boscomantico. Nel 1921 venne trasferito nell’Arma aeronautica e assegnato al Gruppo dirigibilisti che comandò dal 1922. Nel 1923 cessò di appartenere ai ruoli del Regio esercito ed entrò a far parte della Regia aeronautica. Nell’aprile del 1925 venne promosso al grado di vice comandante di stormo, denominazione che cambiò nel successivo mese di giugno, assumendo quella di tenente colonnello dell’Arma aeronautica. Sempre nel corso del 1925 ottenne l’incarico di comandare il Gruppo dirigibilisti e la promozione al grado di colonnello, riuscendo anche a laurearsi in ingegneria civile presso la Scuola di applicazione per gli ingegneri di Roma. Nell’aprile 1926 assunse il comando della Regia accademia aeronautica, poi inaugurata nella nuova sede di Caserta nel mese di dicembre, e venne nominato pilota militare di idrovolante su apparecchio M18. Promosso nel 1927 al grado di generale di brigata aerea, a scelta assoluta, nell’ottobre dell’anno successivo lasciò il ruolo di comandante della Regia accademia aeronautica e venne nominato, il giorno 13, capo di Stato maggiore della Regia aeronautica, carica che mantenne, salvo un’interruzione dal 24 novembre 1933 al 21 marzo 1934, fino al 10 novembre 1939; con-

testualmente, dal 25 agosto 1929 al 22 febbraio 1930, svolse anche le funzioni di sottocapo di Stato maggiore della Regia aeronautica. Raggiunto nel 1934 il grado di generale comandante designato di armata aerea, nel 1936 venne impiegato nelle attività di preparazione e mobilitazione delle Forze aeree operanti in Africa orientale. Nel giugno 1940 venne mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona d'operazioni. L'anno successivo venne dispensato da ogni onere d'impiego e di servizio, avendo compiuto i 55 anni d'età, rimanendo però nei ruoli del servizio permanente a disposizione del Governo per assumere eventuali incarichi di carattere temporaneo. Nel 1944, in base a quanto disposto dalla legislazione sulle sanzioni contro il fascismo, venne sospeso e poi collocato a riposo, con il proprio grado e anzianità nel corrispondente ruolo degli ufficiali di riserva. In seguito, dopo l'attività d'indagine sul comportamento tenuto durante e dopo l'8 settembre 1943, gli venne riconosciuto, quale servizio militare, il periodo trascorso in territorio occupato dal nemico. Fu quindi trattenuto in servizio, ai soli effetti amministrativi, per quattro mesi, a partire dall'ottobre 1944, e considerato a disposizione del Comando Nucleo 3^a ZAT; ente territoriale a cui venne assegnato in forza nel febbraio 1945, quando venne collocato in congedo che divenne assoluto, per limiti d'età, nel dicembre 1959. Oltre ai succitati incarichi V. svolse, sempre nell'ambito della sua carriera aeronautica, numerosi compiti speciali quali la partecipazione a gare sportive, raggiungendo spesso posizioni di rilievo come, ad esempio, in occasione di sei edizioni della coppa Gordon Bennett per palloni sferici (Francia, 1913; Stati Uniti d'America, 1920; Belgio, 1921; Svizzera, 1922; Belgio, 1924-1925); e, ancora, la partecipazione alla crociera aerea transatlantica Italia-Brasile, prima trasvolata atlantica di massa organizzata, nel dicembre 1930-gennaio 1931, da Italo Balbo dopo il successo delle due crociere di massa nel Mediterraneo occidentale (1928) e orientale (1929). Di rilievo anche gli incarichi di natura politica come la nomina a sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, dal 6 novembre 1933 al 31 ottobre 1939, e quella a consigliere nazionale della Camera dei fasci e delle corporazioni, dal 23 marzo 1939 al 2 agosto 1943. Infine, pubblicò molti scritti su tematiche aeronautiche e memorie sulla sua carriera militare come, ad esempio, *I miei trent'anni di volo* (1939), *Uomini nei cieli. Storia dell'Aeronautica italiana* (1958) e *Pace e guerra nei cieli* (1966). Morì il 20 luglio 1975 a Roma.

Il fondo, di natura esclusivamente fotografica, è stato donato all'USAM a metà degli Anni Settanta da Renato Valle, figlio di V. Si tratta di testimonianze visive delle vicende personali e, soprattutto, del percorso professionale e istituzionale di V.

< Album > 1910-1936, album fotografici 18. Si tratta in prevalenza di immagini su: primi dirigibili italiani e Guerra di Libia del 1911-1912 (1910-1912), Prima guerra mondiale (dirigibili, vedute hangar e cantieri dirigibili, vedute aeree di paesaggi e città), visita di Vittorio Emanuele III alla Regia accademia aeronautica (Casserta, 1928), viaggio d'istruzione degli allievi della Regia accademia aeronautica (corso Eolo) sulla Regia nave Lepanto (Mediterraneo, 1928), esercitazioni dell'Armata aerea a Montecelio (1929), giornata dell'ala (Roma, 1930 e 1932), visita di

Italo Balbo agli stabilimenti della sezione motori dell'aviazione della FIAT (Torino, 1931), alzata in volo del dirigibile Graf Zeppelin (1932), crociera navale a Bolama (Mediterraneo, 1932), missione segreta in Ungheria (1932), visita squadriglia caccia francese (Roma, 1934), avioraduno del littorio (1935), visita di V. all'Aeroporto di Asmara (1935), cerimonia d'onore presso l'Aeroporto di Ciampino, visita al Ministero dell'aeronautica, con scorci di alcuni interni e della mensa e cerimonia conferimento medaglie ad aviatori (Roma, 1935), 9° Stormo da bombardamento terrestre (Roma, 1935-1936), visita di V. all'Aeronautica umbra sa (AUSA) (Foligno, 1936). < Fotografie sciolte > 1909-1939, fotografie 632. La serie comprende immagini relative ai seguenti periodi, eventi e soggetti: studi presso l'Accademia militare di Torino (1909), dirigibili (1914-1925), Regia accademia aeronautica (Casserta, 1927), visita di Benito Mussolini al Ministero dell'aeronautica in costruzione (Roma, 1929), crociera del Mediterraneo orientale del 1929, visita di V. a re Zog (Albania, 1930), crociera area transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931, annuale fondazione della Regia aeronautica (1931), V. con autorità tedesche (1933-1938), visita di Benito Mussolini a Vigna di Valle e a Guidonia (1934 e 1935-1936), visite di V. a Parigi, a Londra, in Africa orientale italiana e in Spagna (1935, 1935-1936 e 1937), occupazione dell'Albania (1939).

V e r d u z i o R o d o l f o , fasc. 3 (1912-1928). Inventario 2017.

Nacque il 7 marzo 1881 a Napoli. Entrò giovanissimo nel Collegio militare della città partenopea, in seguito, frequentò l'Accademia militare di Torino e la Scuola di applicazione di Artiglieria e Genio, risultando, nel luglio 1903, primo del suo corso e uscendone con il grado di sottotenente del Genio militare. Nel 1906, promosso al grado di tenente, fu assegnato alla Brigata specialisti del Genio militare. Sempre nel 1906 partecipò alle operazioni a supporto della popolazione colpita dall'eruzione del Vesuvio e per la sua azione fu insignito della medaglia di bronzo al valor civile. Nel 1908 venne assegnato all'Ufficio studi dello Stabilimento costruzioni aeronautiche e prese il brevetto di pilota di aerostato. Nel 1910 si laureò in ingegneria civile, nel 1912 venne promosso, a scelta per meriti, capitano e, nel 1913, venne assegnato alla Direzione tecnica dello Stabilimento costruzioni aeronautiche, con sede a Roma. Nel 1915 venne trasferito prima all'Aeroscalo di Ferrara e poi a Torino, al fine di ricoprire l'incarico di capo dell'Ufficio tecnico della Direzione tecnica dell'aviazione militare. Pilota di pallone sferico nel 1916, l'anno successivo ottenne la promozione a maggiore e, solo dopo nove mesi, a tenente colonnello per meriti eccezionali. Sempre nel 1917 divenne capo del Reparto tecnico della Direzione tecnica dell'aviazione militare; negli anni 1919-1920 venne nominato direttore prima dell'Istituto sperimentale aeronautico e, poi, della Direzione sperimentale Aviazione militare

di Montecelio e, ancora, nel 1924 divenne il rappresentante dell'Italia nella Commissione internazionale di navigazione aerea. Nel frattempo, nel 1923 era stato promosso, per concorso, a colonnello del Genio aeronautico; grado elevato, a scelta, a quello di generale nel 1925, anno in cui fu anche assegnato, sempre come direttore, alla Direzione superiore del Genio e delle costruzioni aeronautiche e poi, nominato direttore generale del Genio aeronautico. Nel 1927 venne designato quale addetto aeronautico a Londra e, l'anno successivo, aiutante di campo generale onorario di SM il re e imperatore. Richiamato in Italia nel 1929, venne posto a disposizione del Ministero dell'aeronautica e, nel 1932, su sua domanda, collocato in posizione ausiliaria. Promosso tenente generale della riserva aeronautica nel 1937, collocato a riposo nel 1940, divenne generale ispettore del Genio aeronautico nel 1943 e, nel 1954, posto in congedo assoluto. V. fu anche noto per la sua attività scientifica di grande rilievo. Nel corso della sua carriera militare, ad esempio, inventò e attuò il diagramma longitudinale per mantenere inalterata la forma dei dirigibili (1912); ideò un mozzo d'elica a passo variabile e, ancora, progettò e costruì il dirigibile semirigido veloce V1 da mc 20.000 (1914); mise a punto, insieme a Umberto Nobile, il dirigibile V2, progettò e costruì piccoli dirigibili da esplorazione, monomotori da mc 1.800 (1915); con Umberto Savoia, concepì il biplano SVA, realizzato poi dall'Ansaldo di Genova (1916-1917); ideò diversi aeroplani costruiti dalla FIAT e un aeroplano per il trasporto delle truppe (1918); mise a punto macchine di prova dei materiali relativi agli aeroplani e perfezionò la sistemazione interna degli idrovolanti (1919); progettò, per la ditta Caproni, il Ca 161 (1937) e il Ca 161 bis (1938). Fu poi autore di numerosi studi aeronautici, anche in sede internazionale; attività strettamente connessa a quella di docente in materie aeronautiche, svolta, a partire dal 1912, sia in istituzioni formative militari che civili e, segnatamente, in quelle universitarie. In relazione a quest'ultime, di riguardo fu il rapporto di V. con il Regio politecnico di Torino dove, a partire dal 1919, insegnò teoria del volo meccanico e costruzioni aeronautiche. Inoltre, di spicco fu il legame con l'ambiente universitario romano; in particolare, V. fu tra gli ideatori della Scuola di ingegneria aeronautica, istituita presso la Regia scuola d'ingegneria di Roma nel 1926, che ebbe come primo preside Gaetano Arturo Crocco e contribuì, attraverso la stretta collaborazione con il Centro studi ed esperienze di Guidonia, all'evoluzione della tecnologia aeronautica del nostro Paese. Presso la stessa Regia scuola d'ingegneria, V. divenne, nel 1934, professore ordinario sempre in costruzioni aeronautiche. Tra gli altri incarichi professionali e scientifici si ricordano le seguenti nomine: esperto aeronautico alla World Power Conference (1928), membro del Consiglio nazionale delle ricerche (1931), membro dell'Institute of the Aeronautical Sciences, New York (1933), presidente della Sezione aeronautica dell'Ente nazionale per l'unificazione dell'industria (1934), membro della Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung (1936); e, ancora, ispettore generale tecnico della Aeroplani Caproni (1934-1939) e consulente tecnico della Aerostatica Avorio (dal 1934). Morì il 29 dicembre 1958 a Roma.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata dagli eredi di V. Si tratta di corrispondenza, relazioni e note su: attività dello Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche di Roma e dell'Istituto centrale aeronautico; acquisto di aeroplani e materiali aeronautici; possibilità della trasvolata polare del dirigibile Norge (N1); ordinamento della Regia aeronautica. Sono presenti, in misura non rilevante, fotografie sciolte (positivi su carta e in b/n) relative a manife-

stazioni aviatorie, personalità aeronautiche, velivoli e all'Istituto sperimentale aeronautico.

Presso il Museo storico dell'Aeronautica militare è custodito un secondo nucleo appartenente al fondo *Rodolfo Verduzio* e che comprende il seguente materiale: documenti sulla progettazione, sperimentazione e realizzazione di dirigibili, tra cui quelli tipo V, e di velivoli, specie lo SVA, il Ca 161 e il Ca 161 bis (corrispondenza, progetti, disegni tecnici, relazioni, appunti, note, manuali di manutenzione e uso), carte sull'attività di studioso e di docente in materie aeronautiche, sia presso enti formativi militari che nell'ambito di istituzioni universitarie (corrispondenza, appunti, note e bozze di pubblicazioni) e documenti personali di natura spiccatamente amministrativa (documentazione caratteristica, certificati, pratiche su assegni stipendi e sulla pensione, carteggio su concessione onorificenze) (5 buste ca, 1899-1957).

V e r z a A l c e o , fasc. 3 (1912-1939, con doc. del 1948). Inventario 2017.

Nacque l'11 novembre 1887 a Udine. Nel 1905 ottenne, presso la Scuola industriale di Vicenza, la licenza di perito industriale che in seguito gli diede diritto, per titoli, alla nomina di perito elettromeccanico. Trasferitosi a Milano nel 1906, fu riformato alla visita di leva nel 1909. In questo stesso anno, insieme all'avv. Enrico Luzzato e a Lorenzo Valenti, fondò a Milano la Helios, nata dalla trasformazione di una società omonima precedente attiva nel settore delle macchine tipografiche, che si dedicò alla costruzione di motori e di aeroplani. Nel 1912 fu tra i fondatori, con Eugenio Calligaro ed Emilio Pensuti, della Friuli-Fabbrica di aeroplani monopiani sas, con sede a Pordenone, che costruì aeroplani del tipo monoplano Friuli. Nell'ambito di tale società V. fu anche direttore tecnico, ideò e costruì il monoplano Friuli 1912 che ottenne il record del mondo per volo senza scalo di apparecchi minori di 50 hp. Nel 1914 venne richiamato dalla Regia marina e inviato, come assistente tecnico, alla sede di Bovisio Mombello delle officine della Ditta dei fratelli Zari, antesignana in Italia nella lavorazione meccanica del legno e attiva nel settore della costruzione di idrovolanti. Nel 1916 venne nominato sottotenente della Milizia territoriale e assegnato, inizialmente, al 41° Battaglione milizia territoriale e, via via, al 225° Reggimento fanteria, alla Direzione tecnica dell'aviazione militare e al Deposito del 91° Reggimento fanteria; infine, quale allievo ufficiale pilota, venne inviato a Torino presso la Compagnia deposito del Battaglione scuole aviatori. Nel 1917 venne trasferito alla Scuola di volo di Malpensa dove conseguì il 1° brevetto di pilota d'aeroplano e poi, nel marzo 1918, alla Scuola di volo di Cascina Costa dove prese il 2° brevetto di pilota d'aeroplano. Sempre nel 1918 fu istruttore di pilotaggio di apparecchi Aviatik, poi istruttore a Malpensa e, nel mese di agosto, venne promosso al grado di tenente. Congedato nel marzo 1919, ottenne, per anzianità, la nomina a capitano nel 1936. Promosso maggiore nel 1940, fu richiamato in servizio nell'aprile 1942 e assegnato al 303° Deposito della Regia aeronautica. Dopo l'8 settembre 1943 V. aderì al Fronte clandestino militare dell'Aeronautica, operando nell'ambito della Banda

Milano, comandata dal cap. Natale Veronesi e con sede operativa a Roma. Nel 1944, per limiti d'età, fu posto tra gli ufficiali della riserva e poi congedato nel 1945. Tra le attività non legate alla carriera militare, oltre alle già ricordate esperienze della Helios e della Friuli-Fabbrica di aeroplani monopiani, nel 1941 lavorò per la famiglia Caproni, nel 1944 divenne direttore della Ditta G. Sivieri di Roma e, dal 1946, rappresentante della Moto agricola industriale G. Maniero di Conselve. Infine, nel 1917 pubblicò *L'aeroplano. Storia, teoria, costruzione*, volume che ben presto divenne anche libro di testo in molti campi scuola di pilotaggio. Morì l'8 luglio 1953.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata dagli eredi di V. Si tratta di corrispondenza, memorie e ritagli stampa sul progetto e utilizzazione del monoplano Friuli. Inoltre, è presente il manoscritto del volume *L'aeroplano. Storia, teoria, costruzione* (1917) e relativa rassegna stampa contenente le recensioni alla pubblicazione.

Miscellanea carte e documenti personali, fasc. 4, diario 1 e libretto 1 (1915-2000).

< Italo Balbo > 1926-1930 ca, libretto 1.

Nacque il 6 giugno 1896 a Quartesana. Partecipò alla Prima guerra mondiale inizialmente come ufficiale degli Alpini e poi come comandante di un reparto di Arditi. Fondatore del fascismo ferrarese, fu uno dei capi più in vista di quello padano e si distinse nell'organizzazione di violente spedizioni squadriste. In tale periodo assunse spesso posizioni estremistiche contro lo stesso Benito Mussolini e, nel 1921, si oppose al "patto di pacificazione" tra fascisti e socialisti. Quadrumviro della marcia su Roma, ricoprì, in seguito, varie cariche ed ebbe un ruolo di spicco nella storia e nell'organizzazione dell'Aeronautica italiana. Fu, infatti, sottosegretario di Stato per l'Aeronautica nel 1926 e poi ministro dell'Aeronautica nel 1929-1933; unendo addestramento collettivo e propaganda, concepì e diresse personalmente quattro crociere aeree di massa, ossia la crociera del Mediterraneo occidentale del 1928, la crociera del Mediterraneo orientale del 1929, la crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931 e la crociera aerea transatlantica del 1933 (del decennale). L'eco mondiale che suscitò quest'ultima rappresentò il culmine del successo personale di B. e Mussolini lo promosse al grado, appositamente creato, di maresciallo dell'aria e poi, per gelosia o per timore, nel gennaio 1934 lo nominò governatore generale della Libia. Nell'aprile 1937 B. assunse il comando delle Forze armate della Colonia e, nonostante la sua posizione filo-occidentale e la sua avversione per l'alleanza con la Germania, rispose all'entrata in guerra dell'Italia con il solito attivismo. Morì il 29 giugno 1940 quando, in volo di ricognizione, il suo trimotore fu abbattuto sui cieli di Tobruch. La sua morte fu oggetto di numerose congetture e ipotesi su misteriosi complotti che fecero anche correre la voce di un attentato voluto da Mussolini, "invidioso" dei successi di B. In realtà, le successive indagini storiche, su cui concordò anche la famiglia Balbo, propendono, in modo pressoché unanime, con la tesi di un tragico incidente ed errore da parte della contraerea italiana.

Si tratta del libretto caratteristico di volo di B., donato all'USAM nel 2011 dal col. dell'Arma dei carabinieri Aldo De Vito che, in base a quanto da lui dichiarato, lo salvò a Napoli nell'agosto 1943, sottraendolo da un gruppo di documenti in corso di distruzione da parte di militari tedeschi.

Inoltre, nel 2012 Paolo Balbo, figlio del Maresciallo dell'aria, ha donato all'Aeronautica militare alcuni documenti di natura fotografica e cinematografica, appartenuti a B., oggi conservati presso la Sezione Centro produzione audiovisivi della Forza armata. In particolare, le immagini in movimento (i filmati), testimoniando eventi specie degli Anni Trenta del Novecento, si riferiscono, oltre che allo stesso B., alla crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931, alla crociera aerea transatlantica del decennale (1933), a Guidonia, agli Stati Uniti d'America, agli interni del Ministero dell'aeronautica, alla Società anonima di navigazione aerea transadriatica (nota anche come Transadriatica) e alla Libia. Si segnala che la parte più significativa, per la quantità e la qualità, dell'archivio personale di B. è stata donata all'Archivio centrale dello Stato nel 2017 da Paola Bellini Balbo, e ciò in rispetto della volontà già espressa dal marito Paolo, deceduto in quello stesso anno prima di poter perfezionare l'atto di donazione all'Archivio. Il complesso lavoro di riordinamento delle carte, ancora in corso mentre scriviamo, ha enucleato come primi livelli archivistici le seguenti serie: *Documentazione*, contenente corrispondenza inviata e ricevuta da B., carte familiari e personali, documenti sull'adesione di B. al fascismo e sui rapporti con Benito Mussolini, su Ferrara, sull'istituzione del Ministero dell'aeronautica, sulle crociere aeree del 1929-1933, sulla Libia negli anni 1934-1940 e, infine, scritti di B. e onorificenze (1.664 fascicoli, 1915-1940 ca); *Fotografica* (oltre 141 album fotografici e 7 buste di fotografie sciolte); *Pellicole cinematografiche* (10 bobine e pizze); *Materiali librari* (74 monografie, 27 opuscoli ed estratti da riviste, ml 1,3 di volumi rilegati di giornali e rassegne stampa). Infine, si ricorda il fondo bibliografico *Famiglia Balbo* dell'Istituto di storia contemporanea di Ferrara, donato nel 2016 sempre da Paolo Balbo e che comprende la raccolta completa del «Corriere padano», quotidiano fondato da B. nel 1925 e chiuso del 1945, volumi e testi a stampa, con appunti manoscritti, appartenuti alla biblioteca di B.

< Alfredo Barbieri > 1915, diario 1.

Nacque il 1869 a Roma. Osservatore d'aeroplano, nel 1915 venne assegnato, quale comandante, al Battaglione squadriglie aviatori. Raggiunto il grado di tenente colonnello, partecipò, come effettivo del Corpo aeronautico militare, alla Prima guerra mondiale. Morì, insieme al cap. Luigi Bailo, il 18 febbraio 1916 sui cieli di Lubiana; per tale evento ottenne la medaglia d'argento al valor militare sul campo.

Si tratta del diario personale di B., donato all'USAM in data e da soggetti non individuati, relativo all'esperienza vissuta durante la Grande guerra (25 settembre-16 novembre 1915).

< Giuseppe Baylon > 1943, 2000, con doc. s.d., fasc. 1. Inventario 2017.

Nacque il 23 novembre 1907 a Firenze. Dal 1926 al 1929 fu allievo della Regia accademia aeronautica, dalla quale uscì con il grado di sottotenente pilota. Iniziò ad addestrarsi sugli idrovolanti della Stazione idrovolanti di Sant'Andrea Giuseppe Miraglia (Venezia) e nel 1930 venne trasferito alla Scuola civile di pilotaggio di Passignano. Partecipò, quale pilota organizzatore, alla crociera aerea transatlantica Italia-Brasile del 1930-1931. Nel 1937 prese parte alla Guerra civile spagnola, ottenendo, per le azioni di combattimento aereo compiute nell'Aviazione legionaria, la promozione al grado di maggiore. Rientrato in Italia al termine del conflitto, venne assegnato, quale comandante, al 2° Gruppo caccia terrestre. Tale unità partecipò alla Seconda guerra mondiale, svolgendo inizialmente attività di pattugliamento nel settore del Basso Ionio; in seguito, diventata formalmente gruppo autonomo, venne impiegata prima in azioni operative contro la Grecia, poi trasferita, nel dicembre 1940, in Africa settentrionale italiana dove svolse un'attività aerea a difesa del porto di Tripoli (e zone limitrofe). Nel luglio 1941 il 2° Gruppo, sempre sotto la guida di B., venne rimpatriato e poi, nel 1942, inviato nuovamente in zona di operazioni con il compito di svolgere, nei cieli di Malta, un servizio di scorta ai bombardieri. Nell'aprile 1943 B. assunse il comando del 1° Stormo caccia terrestre, reparto impegnato nella difesa dei cieli della Sicilia e nell'azione di ostacolo ai bombardamenti alleati sulle città italiane. Dopo l'8 settembre 1943 aderì alla RSI, nell'ambito della quale ricoprì le cariche di sottocapo e capo di Stato maggiore dell'Aeronautica nazionale repubblicana. Catturato dagli Alleati il 1° maggio 1945, venne arrestato nonché degradato, dai competenti organi della Regia aeronautica, a soldato semplice di Fanteria. Imprigionato prima nel Carcere civile di Regina Coeli, venne poi trasferito nel Carcere militare di Forte Boccea e, in seguito, nel Carcere di San Vittore a Milano. Nel gennaio 1946 la Sezione speciale di corte d'assise di Milano lo assolse dall'accusa di collaborazionismo con i tedeschi invasori. Nel 1949 venne reintegrato nel grado ma posto in congedo illimitato l'anno successivo. Morì il 27 maggio 2005 a Fiesole.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 2004 da soggetti non individuati. Si tratta di un opuscolo a stampa contenente il testo dei discorsi del 12 ottobre, 27 novembre e 31 dicembre 1943 indirizzati, per radio, agli aviatori italiani dal col. Ernesto Botto, sottosegretario di Stato per l'Aeronautica della RSI; 5 fotografie (positivi su carta e in b/n) aventi ad oggetto i comandanti superiori dei reparti della

2ª Squadra, riuniti a rapporto a Padova nel 1935 e nel 1936 e 1 fotografia (positivo su carta in b/n) ritraente B. in partenza con la nave Saturnia per organizzare, a Chicago, la crociera aerea del decennale; 1 cartolina, datata 2000, con firme sul verso.

< Ferri Forte > 1929-1940, fasc. 1. Inventario 2017.

Nacque l'8 febbraio 1904 a Fondi. Nel 1926 cessò dai ruoli della Regia marina e venne iscritto in quelli in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica. Nel 1927 venne trasferito all'Aviazione della Cirenaica, dove rimase fino al 1929 quando venne rimpatriato e assegnato al Comando dell'Aviazione Alto Tirreno. Nel periodo 1931-1939, venne, via via, trasferito al 91° Gruppo bombardamento notturno, all'Aviazione della Somalia e al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica. Partecipò alla Seconda guerra mondiale al comando del 33° Gruppo autonomo bombardamento. Nel febbraio del 1941 venne assegnato allo Stato maggiore della Regia aeronautica, nel dicembre 1942 venne trasferito al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, assumendo l'incarico di addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Madrid. Nell'ottobre del 1944 ritornò al Gabinetto del ministro, a disposizione per incarichi speciali; nel gennaio 1945 venne trasferito al Comando Nucleo della 3ª ZAT, in attesa di reimpiego. Nel 1948 venne collocato d'autorità in posizione ausiliaria, nel 1969 collocato nella riserva e nel 1977, con il grado di generale di squadra aerea, posto in congedo assoluto.

La documentazione è stata donata all'USAM in data non individuata da Gabriella Forte, figlia di F. Si tratta di materiale, in fotocopia, inerente allo stato di servizio, alle onorificenze e ricompense e all'Aviazione aeronavale. Sono poi presenti fotografie (positivi su carta in b/n e in copia) con immagini di diverse località, tra cui alcune africane e spagnole, ritratti di F. e di personalità aeronautiche.

< Fabio Mannu > 1952-1954, con doc. del 1993, fasc. 1. Inventario 2017.

Nacque il 23 novembre 1911 a Usini. Dal 1935 in servizio presso la Regia aeronautica. Con il grado di colonnello fu assegnato, nel 1952, allo Stato maggiore della Difesa e, in seguito, partecipò ai lavori tenutisi a Parigi dal 1952 al 1954 per la creazione della Comunità europea di Difesa. Terminò la carriera militare con il grado di generale di divisione aerea.

La documentazione è stata donata all'USAM nel 1993 dallo stesso M. Si tratta di corrispondenza, relazioni, promemoria e appunti sui lavori della conferenza tenutasi a Parigi nel 1952-1954 per la costituzione della Comunità europea di Difesa.

< Letterio Munafò > 1944-1945, fasc. 1.

Generale dell'Aeronautica militare, a riposo, vice presidente nazionale e presidente della Sezione di Bari della Società per la protezione dei beni culturali.

Si tratta di due album, donati all'USAM nel 2013 dallo stesso M. contenenti riproduzioni (in b/n) di fotografie aeree scattate da unità del 1° Stormo da bombardamento durante le operazioni belliche effettuate nel periodo novembre 1944-maggio

1945. All'interno di un album è anche presente la riproduzione fotografica di un articolo di Giulio Cesare Graziani, dal titolo *L'ultimo stormo da bombardamento*, pubblicato sul periodico «Ali nuove», dedicato al 1° Stormo da bombardamento, costituito nel luglio 1944 sull'Aeroporto di Campo Vesuvio, vicino Napoli, e inserito nel 254° Wing della Balkan Air Force.

Collezioni

COLLEZIONE GIUSEPPE COMETTI

Si tratta di documentazione, aggregata in due nuclei distinti, raccolta da Giuseppe Cometti. Nato come operaio dell'Alfa Romeo, appassionato di aeromodellismo, fu uno degli artefici della costituzione del Gruppo autonomo velovelistico di Milano, il cui scopo era la diffusione del volo in Italia, non solo quello a vela ma anche quello a motore. Inoltre, a partire dagli Anni Quaranta del Novecento, C. creò, all'estrema periferia di Milano, una piccola officina di costruzioni aeronautiche al fine di assemblare velivoli sportivi e turistici, mettendo anche in efficienza apparecchi a motore necessari per il traino. Per tale motivo iniziò a ricercare, acquisire e produrre disegni, progetti e manuali concernenti gli aerei. Ulteriore ragione che portò C. ad accumulare materiale documentario vario sugli aeroplani fu il desiderio di ampliare e perfezionare le informazioni e gli apparati iconografici e fotografici delle sue pubblicazioni, tra cui le monografie *Pietro Magni Aviazione* (1969) e *Fratelli Nardi* (1970), tasselli di una specifica collana, "Aeroplani d'Italia", che C. non riuscì a completare a causa del suo decesso, avvenuto nel 1975 a Milano. Prima della sua morte aveva comunque manifestato l'intenzione di voler lasciare allo Stato maggiore dell'Aeronautica militare il suo archivio composto da disegni, da materiale fotografico (56 buste, per un totale di 3.344 fotografie) e da documentazione d'epoca, riguardante circa 2.200 aerei di produzione italiana. Questo desiderio venne rispettato dagli eredi di C. e, tra la fine degli Anni Settanta e l'inizio degli Anni Ottanta, il 3° Ufficio documentazione e attività promozionali (5° Reparto af-

fari generali dello SMA), in collaborazione con il Museo storico dell'Aeronautica militare e in coordinamento con l'Ufficio storico, riuscì ad acquistare la *Collezione Cometti*.

Aerei italiani e stranieri, Fascicoli tecnici, bb. 40 (specie 1946-1963, con docc. riprodotti del 1916 e con docc. fino a metà degli Anni Settanta del Novecento). Elenco sommario 2014.

Il nucleo, tradizionalmente noto con la denominazione *Cometti-Aerei*, è costituito da due tipologie di fascicoli, che hanno mantenuto la loro fisionomia originale. La prima, prevalente, è rappresentata da unità archivistiche intestate a singoli tipi di aeroplani, contenenti una scheda tecnica, non sempre compilata integralmente, con dati sul motore e impiego dell'apparecchio (per allenamento, impiego operativo, trasporto militare, sperimentale, turistico, sportivo, ecc.), dati di carattere generale (casa costruttrice, nominativo del progettista, anno di costruzione, data del primo volo, nominativo del pilota collaudatore, numero di esemplari costruiti, tipo di costruzione), caratteristiche geometriche e caratteristiche di volo; sono poi presenti note dattiloscritte, con cenni storici, e fotografie dell'apparecchio. La seconda tipologia è caratterizzata da unità archivistiche intestate alle ditte costruttrici di apparecchi, contenenti dati storici su tali ditte.

Fotografie e diapositive, bb. 56 e schedario 1 (riproduzioni docc. fotografici relativi specie agli Anni Venti-Cinquanta del Novecento). Elenco sommario 2013.

Il nucleo, tradizionalmente noto con la denominazione *Cometti-Fotografie*, è costituito da fascicoli, che hanno mantenuto la loro fisionomia originale, contenenti fotografie (positivi su carta) e diapositive su aerostati, dirigibili, aeroplani (militari, sportivi, turistici, ecc.), motori, raid, crociere e trasvolate aeree, spedizioni polari, primati e record aerei di equipaggi italiani, manifestazioni sportive aeree, aeroporti, centri sperimentali della Regia aeronautica, Aeronautica militare, eventi bellici, distintivi unità aeronautiche, ditte aeronautiche, incidenti e abbattimenti aerei, mostre e musei aeronautici, aeromodellismo, personalità aeronautiche. È presente uno

schedario composto da un numero consistente di diapositive, con relative schede descrittive. Infine, contiene, ma in misura esigua, ritagli stampa in fotocopia o riprodotti in fotografia.

Sono poi conservate le seguenti collezioni:

C o l l e z i o n e R o b e r t o G e n t i l l i, fasc. 1 (1933-1934). Elenco 2017.

Carteggio donato all'USAM nel 2003 da Roberto Gentili, studioso e autore di numerose pubblicazioni su questioni aeronautiche e sulla storia della Regia aeronautica. La documentazione è pervenuta al donatore da parte degli eredi di un ufficiale che aveva trattato la parte amministrativa di alcuni corsi di addestramento per ufficiali piloti tedeschi, tenutisi in Italia nel 1933-1934; documentazione che, al termine dei corsi, sarebbe dovuta essere distrutta affinché non restasse traccia dell'attività formativa suddetta. Si tratta, oltre che di documenti amministrativi e contabili, di corrispondenza, prospetti costi, appunti manoscritti su sinossi e una cartina d'Italia con indicate le sedi dei corsi.

C o l l e z i o n e R o d o l f o U c c e l l i, album fotografico 1 (1915-1923). Elenco 2016.

Colonnello.

Album fotografico, proveniente, come indicato da un'annotazione originale, dalla "collezione del col. Uccelli", donato all'USAM nel 2014 da Giuseppe Conrado. L'album contiene 197 fotografie (positivi su carta, in b/n e bicolori, di vari formati) aventi come soggetti dirigibili e vedute dall'alto.

III. ARCHIVI DIVERSI

Fotografie aeree austriache Prima guerra mondiale, fotografie 77 (1916-1918). Elenco 2017.

Si tratta di un gruppo di fotografie, in prevalenza relative al 1918 e quasi tutte sciolte, eseguite da aerei da ricognizione austriaci, ritrovate dall'allora cap. Armando Lodolini all'interno di un comando austriaco, raggiunto alla fine della guerra dalle truppe italiane, donate all'USAM nel 2017 da Elio Lodolini, figlio di Armando. Quest'ultimo, scrittore e pubblicista di buona fama, Archivista di Stato e, dal 1953-1956, primo sovrintendente dell'Archivio centrale dello Stato, partecipò come volontario ai due conflitti mondiali. In particolare, iniziò la Grande guerra con il grado di sottotenente di prima nomina nel 123° Reggimento di fanteria, appena costituito e che, nel 1915-1916, combatté sul Carso; successivamente, con il grado di capitano acquisito per meriti di guerra, venne assegnato al Comando della 7ª Divisione e, con tale grande unità, visse l'offensiva austriaca del giugno 1918. Tornando al nucleo documentario, questo è composto da 76 unità positive sciolte e da 1 fotocomposizione di quattro fototipi. Le zone fotografate sono soprattutto quelle del fronte e retrofronte italiano, con un numero rilevante avente ad oggetto la zona del Monte Grappa; sono poi presenti, sebbene in misura esigua, immagini dall'alto di alcune città italiane quali Brescia, Padova, Verona e Vicenza. Sul verso, e talvolta anche sul recto delle fotografie, sono presenti, nella gran parte dei casi, informazioni, non sempre leggibili, relative alla data e ora della ripresa, alla località fotografata, al tipo di aereo, all'equipaggio (grado e nominativo del pilota e dell'osservatore), al tipo di apparecchio fotografico utilizzato, alla quota e, specie per i territori montuosi, alla quota relativa (altezza rispetto al suolo).

Presso l'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Esercito è conservato l'archivio *Armando Lodolini*, contenente alcune carte geografiche dell'Imperial regio istituto geografico militare austriaco, afferenti agli anni della Prima guerra mondiale e tro-

vate da L. nella stessa circostanza in cui rinvenne le fotografie aeree sopra descritte. La biblioteca personale e un altro spezzone dell'archivio di Armando Lodolini sono stati donati, sempre dal figlio Elio, all'Archivio centrale dello Stato. Per quanto concerne il nucleo documentario si tratta, in prevalenza, di ritagli stampa e di articoli, dattiloscritti, redatti da L., di carattere storico, archivistico e giuridico (bb. 10, 1919-1945).

IV. ARCHIVI IN FOTOCOPIA

Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 4°
Reparto logistica, bb. 6 (1967-1975).

La documentazione è stata versata all'USAM nel 2012 dal 4° Reparto logistica dello Stato maggiore dell'Aeronautica. Si tratta delle fotocopie dei documenti, prodotti dallo stesso 4° Reparto, acquisiti, quasi certamente nel 1976, dalla Magistratura italiana, nell'ambito dell'indagine sulla fornitura di 14 C130 Hercules all'Aeronautica militare italiana da parte della Lockheed Corporation, industria statunitense attiva nel settore aerospaziale. L'indagine venne avviata dalla Procura della Repubblica di Roma nei primi giorni del febbraio 1976, a seguito di alcuni articoli pubblicati, a partire dall'ottobre 1975, sulla stampa nazionale che iniziò a divulgare documentazione e dichiarazioni della Commissione del Senato statunitense costituita per esaminare le operazioni governative legate alle attività della Central Intelligence Agency (CIA) e del Federal Bureau of Investigation (FBI). Tale Commissione, operante negli anni 1975-1976, rivelò, appunto, le pratiche di continua corruzione da parte di aziende militari americane per vendere armi in Asia, Medio Oriente e in Europa, contribuendo a far emergere il cosiddetto “scandalo Lockheed” anche in Italia, dove la questione venne, in un primo momento, demandata agli organi giudiziari ordinari. In seguito, visto il profilo istituzionale delle personalità coinvolte, in base all'art. 96 della Costituzione italiana l'indagine passò, nel marzo del 1976, alla Commissione inquirente parlamentare – allora avente poteri conoscitivi e di indagine nei confronti di accuse rivolte al presidente della Repubblica, al presidente del Consiglio e ai ministri – e terminò nel marzo 1979 con la sentenza della Corte costituzionale, che ritenne colpevoli, tra l'altro, l'ex ministro della Difesa Mario Tanassi nonché l'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, il gen. Duilio Fanali.



LE FONTI

Si riportano le principali fonti, edite e non, utilizzate per la ricostruzione dei contesti storico-istituzionali, di produzione e conservazione dei fondi inseriti nella presente *Guida*; sono poi indicati i mezzi di corredo, in formato sia cartaceo che informatico, che, al di là della loro tipologia, sono stati di particolare supporto per la rappresentazione e l'acquisizione di informazioni sulla provenienza, sull'organizzazione e sulle vicende degli archivi descritti. Infine, gli indirizzi Internet delle risorse online citate sono stati verificati alla data del 20 febbraio 2018.

1. L'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE

Per la storia ordinamentale e funzionale dell'Ufficio storico sono state usate, innanzitutto, le carte del fondo *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, conservato presso l'AUSAM: **a)** nucleo ordinato: bb. 3, descritte in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario "Ufficio storico dell'Aeronautica militare"*, a cura di F.P. SICA, 2010, che comprende anche una sintesi dell'evoluzione dell'Ufficio dal 1926 al 1998; **b)** nucleo non ordinato: b. "N. 1. Ordinamento e attribuzioni Ufficio storico AM. Memorie storiche. Direttive dal 1926 al 1987", fasc. "Accesso documenti Guerra di Spagna" (1985), b. "Atti dal 1997 al 2006. Appunti, note, lettere", fasc. "TOO dell'Ufficio storico" (1998), b. "Archivio storico. Appunti 2005-10", b. "Atti 2006-2007. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2007-2008. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2008-2009. Appunti, note, lettere", b. "2009. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2009-2010-2011. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2011-2012-2013. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2013. Appunti, note, lettere", b. "Atti 2014-2015-2016. Appunti, note, lettere", b. "Registro donazioni Uff. storico. F-25-03-40. Donazioni volumi/cimeli all'Ufficio storico AM", b. "Atti. G-10-02. G-18-02. G-25-L", b. "Atti. G-18-02", b. "Atti. G-18-03", b. "Atti. G-18-04", b. "Copia docc. arch.[ivi] austriaci", b. "Segreteria. Cart. n. 138", b. "Lettere cartacee esterne. Evidenze" e b. "Uff. storico - II Sez. Atti amm.[inistrati]vi".

Tra le fonti edite, contenenti informazioni anche sui beni archivistici custoditi, cfr. le seguenti pubblicazioni: V. LIOY, *L'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, estratto da «Revue internationale d'histoire militaire», XIII (1951), 3, pp. 2-4; L.E. AURELIO, *Relazione (Il contributo dell'Ufficio storico dell'Aeronautica alla storiografia militare italiana)*, in MINISTERO DELLA DIFESA, *Atti del primo convegno nazionale di storia militare (Roma, 17-19 marzo 1969)*, Roma, s.e. [Ministero della difesa], 1969, pp. 41-45; UNIVERSITÀ DEGLI

STUDI DI PAVIA, ISTITUTO DI STORIA ED ISTITUZIONI DEI PAESI AFRO-ASIATICI, *Inventario delle fonti manoscritte relative alla storia dell'Africa del Nord esistenti in Italia*, sotto la direzione C. GIGLIO, [poi] di M. MOZZATI, 2, ISTITUTO DI STORIA ED ISTITUZIONI DEI PAESI AFRO-ASIATICI DELLA UNIVERSITÀ DI PAVIA, *Gli archivi storici del Ministero della difesa (Esercito-Marina-Aeronautica) dalle origini al 1922*, sotto la direzione C. GIGLIO, Leiden, E.J. Brill, 1972, pp. XV-XVIII (UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cenni sull'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*) e pp. 277-281 (*Stato maggiore dell'Aeronautica militare, Ufficio storico. Inventario del carteggio relativo all'Africa del nord del Sahara*, a cura di G. ANGELINI); CONSEIL INTERNATIONAL DES ARCHIVES/INTERNATIONAL COUNCIL ON ARCHIVES, *Guide des sources de l'histoire de l'Afrique*, ouvrage préparé avec l'aide et sous les auspices de l'UNESCO, 5/1, *Guida delle fonti per la storia dell'Africa a sud del Sahara esistenti in Italia*, a cura di C. GIGLIO-E. LODOLINI, Switzerland, Ed. Inter Documentation Company di Zug, 1973, pp. 332 sgg.; B. CHIANESE, *Le fonti archivistiche per la storia militare italiana contemporanea: l'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea. Atti del III seminario, Roma, 16-17 dicembre 1988*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1993 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 25), pp. 41-46; M.L. D'AUTILIA-M. DE NICOLÒ-M. GALLORO, *Roma e Lazio 1930-1950. Guida per le ricerche. Fascismo, antifascismo, guerra, resistenza, dopoguerra*, a cura di A. PARISELLA, Milano, Franco Angeli, 1994, pp. 288-290; S. TRANI, *Le fonti documentarie d'interesse storico conservate presso le istituzioni culturali e gli uffici delle Forze armate a Roma*, in «Le Carte e la Storia», VIII (2002), 1, pp. 153-154; E. ROSSI, *Corsi e ricorsi dell'Ufficio storico dell'AM. Situazione e sviluppi*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari. Lo stato attuale, le funzioni sociali, gli sviluppi. Acta del convegno di studi tenuto a Roma il 19 e 20 ottobre 2005 presso il Comando generale della Guardia di finanza*, a cura di G. GIANNONE, Roma, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2006, pp. 60-69; E. ROSSI, *Gli archivi militari nel contesto dell'organizzazione archivistica italiana. Problemi e soluzioni*, in *Forze armate e beni culturali. Distruggere, costruire, valorizzare*, a cura di N. LABANCA-L. TOMASSINI, Milano, Edizioni Unicopli, 2007 (Centro interuniversitario di studi e ricerche storico-militari, 5), pp. 249-259; S. TRANI-P.P. BATTISTELLI, *The Italian military records of the Second World War*, in «War in History», (2010), 17/3, pp. 348-350; M. BARLATTANI, *Archivi privati dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Situazione e prospettive di valorizzazione*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivistica mili-*

tare. Temi e problemi, a cura di F. RIZZI-F. CARBONE-A. GIONFRIDA, Roma, Ministero della difesa, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2012, pp. 249-262; C. STIACCINI, *L'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Storia di un archivio e delle sue carte*, in «Le Carte e la Storia», XXIII (2017), 2, pp. 176-183. Cfr. anche C.C. CIPRIANI, *Per una guida dell'Archivio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea triennale in Storia medievale, moderna e contemporanea, Università degli studi [di Roma] La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2006/2007.

Sulla Biblioteca centrale dell'AM, inquadrata nell'Ufficio storico, cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Regolamento biblioteche AM*, Roma, s.e. [Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico], 1978; ID., *Regolamento biblioteche AM*, Roma, s.e. [Stato maggiore Aeronautica militare, Ufficio storico], 1980; inoltre, *La Biblioteca centrale dell'Aeronautica militare*, in «MinervaWeb», n.s., (2014), 21, consultabile on line all'indirizzo https://www.senato.it/3182?newsletter_item=1661&newsletter_numero=156. Infine, si segnala anche il sito dell'Ufficio storico, consultabile on line all'indirizzo <http://www.aeronautica.difesa.it/storia/ufficiostorico/Pagine/default.aspx>.

2. GLI ALTRI ENTI DI CONSERVAZIONE DELL'AERONAUTICA MILITARE

Sul **Museo storico dell'Aeronautica militare** tra le fonti archivistiche si segnala AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*, nucleo non ordinato: b. "G-18-1. Museo storico. Musei aeronautici. Centro raccolta mater.[iale] storico e scientifico del volo - Torino" (fasc. "III/12. Museo nazionale Aeronautica. Mostre ed esposizioni", "3/12. Mostra Leonardo. Bilancio", "G-18.1. Museo Aeronautica. Vedi art. Rivista Aeron.[autica] Pag. 488 giugno 1928", "Museo e salone dell'Aeronautica", "Museo nazionale della scienza e della tecnica. Via S. Vittore, 21 Milano", "40° anniversario della Vittoria. Mostra storica della Guerra 1915-1918" e "Sig. col. Vincenzo Lioy") e b. "Museo storico AM - Vigna di Valle. Proposta museo storico AM, Torino. Varie".

Tra le fonti edite cfr.: E. MORELLI, *Il Museo storico dell'Aeronautica*, estratto da «Rivista Aeronautica», IV (1928), 6, pp. 1-15; ID., *Il Museo storico della R. aeronautica*, in «Rivista Aeronautica», VI (1930), 4, pp. 74-75; [REDAZIONE], *Creare un museo nazionale aeronautico che documenti l'opera della generazione anziana ed istruisca all'opera della generazione giovane*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXII (1946), 1-2, pp. 3-4; G. COSTANZI, *A proposito del Museo aeronautico nazionale tecnico e storico*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXV (1949), 1, p. 45 e risposta a cura dell'ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA,

pp. 45-46; R. GALDIERI, *Musei d'arma (storia, funzione, importanza ed ammodernamento)*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXV (1949), 9, in particolare pp. 552-554; G. UCELLI, *La mostra vinciana nella sede del Museo nazionale della scienza e della tecnica di Milano*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXVIII (1952), 3, pp. 290-294; *I musei d'arma e in particolare il Museo del nostro Istituto*, in «Bollettino dell'Istituto storico e di cultura dell'Arma del genio», XXVII (1961), 4, pp. 673-674; *Il Museo storico dell'Aeronautica militare italiana*, Roma, Museo storico dell'Aeronautica militare, 1978 (Quaderni di cultura aeronautica), p. 3; *Il lago degli aeroplani: Vigna di Valle, Museo storico dell'Aeronautica militare*, a cura di O. FERRANTE, Roma, Santopietro, 1979 (Collana d'arte e di cultura); STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Vigna di Valle da cantiere sperimentale a Museo aeronautico*, a cura di G. PESCE, Roma, Museo storico dell'Aeronautica militare, 1979, pp. 151-160; AERONAUTICA MILITARE, MUSEO STORICO, *Catalogo motori*, a cura di O. MARCHI, Bologna, Pàtron editore, 1980, pp. 7-8; ID., *Catalogo velivoli*, a cura di O. MARCHI-V. ZARDO, Bologna, Pàtron editore, 1980, pp. 7-8; G. PESCE, *Archeologia aeronautica*, pubblicazione promossa dallo STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, Roma, Stile Regina editrice, 1988 (Prometeo), pp. 13-14; ID., *Le memorie storiche al Museo di Vigna di Valle fra pionieri e tecnologia*, in «Il Carabiniere», XLII (1989), 6, pp. 66-69; G. ALEGI, *Le origini del Museo storico dell'Aeronautica. Dalla circolare 119 alla Reggia di Caserta*, estratto da «Annali del Museo storico italiano della guerra», I (1992-1993), 1-2; C. DA MILANO, *I musei militari tra passato e presente*, in «Economia della cultura», XIII (2003), 1, pp. 131-134; M. MONDINI, *Il Museo AM di Vigna di Valle: riflessioni sulle cose fatte e da fare, ipotesi su scenari futuri*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE, *Archivi, biblioteche, musei militari. Lo stato attuale, le funzioni sociali, gli sviluppi. Acta del convegno di studi tenuto a Roma il 19 e 20 ottobre 2005 presso il Comando generale della Guardia di finanza*, a cura di G. GIANNONE, Roma, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2006, pp. 157-167; *Il Museo storico dell'Aeronautica militare e Il Museo di oggi e...di domani*, in «Air Planes», II (2008), 6, rispettivamente pp. 10-12 e pp. 14-16; AERONAUTICA MILITARE ITALIANA, *Museo storico*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2009; S. DURANTE, *40 anni fa nasceva il Museo dell'Aeronautica militare*, in «Rivista Aeronautica», XCIII (2017), 3, pp. 100-107.

Sul Centro di documentazione Umberto Nobile, annesso al Museo storico, e sulla tipologia di materiale conservato nella sua Biblioteca, cfr.: CENTRO DOCUMENTAZIONE UMBERTO NOBILE/UMBERTO NOBILE DOCUMENTATION CENTRE, *Letteratura polare nel "Centro documentazione Umberto Nobile". Una bibliografia su ricerche ed esplorazioni polari con aeronavi*

e altri mezzi di trasporto/*Polar literature in the "Umberto Nobile Documentation Centre". A bibliography on Polar research and exploration with airships and other means of transportation*, a cura di G. NOBILE STOLP, Vigna di Valle, Museo storico, Aeronautica militare/Air Force History Museum, 1990; ID., *Elenco delle pubblicazioni periodiche/Catalogue of periodicals*, 1995, Vigna di Valle (Roma), Museo storico, Aeronautica militare/Air Force History Museum, 1995; AERONAUTICA MILITARE, MUSEO STORICO, *Il più leggero dell'aria. Pubblicazioni del Centro di documentazione "Umberto Nobile". Bibliografia/The lighter - than - air. Publications at the "Umberto Nobile" Documentation Centre. A bibliography*, a cura S. CICCARESE, s.l., Centro di documentazione Umberto Nobile, 1998. Infine, si segnala il sito del Museo storico, consultabile on line all'indirizzo <http://www.aeronautica.difesa.it/storia/museostorico/Pagine/default.aspx>.

Sulla **Sezione Centro produzione audiovisivi - Troupe Azzurra**, posta alle dirette dipendenze del capo del 5° Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica, e sul suo rilevante patrimonio fotografico (oltre 200.000 immagini, su vari supporti, a partire dal 1900), cinematografico (circa 500 soggetti, su pellicola 16 e 35 mm, dal 1900 al 2005) e video (dal 2005), aperto alla fruizione pubblica e relativo ai principali eventi e personaggi collegati alla storia aeronautica e della Forza armata, cfr.: UNIONE INTERNAZIONALE DEGLI ISTITUTI DI ARCHEOLOGIA, STORIA E STORIA DELL'ARTE IN ROMA, *Guida alle raccolte fotografiche di Roma*, Roma, s.e. [Unione internazionale degli istituti di archeologia, storia e storia dell'arte in Roma], 1980, pp. 43-44; G. FORTUNA-D. FELICI, *I colori del cielo: l'Aeronautica militare attraverso le immagini della Troupe Azzurra*, Pisa, Primula multimedia, 1999. Inoltre, si segnala il sito della Sezione, consultabile on line all'indirizzo <http://www.aeronautica.difesa.it/comunicazione/CPA/Pagine/default.aspx>.

3. I SOGGETTI PRODUTTORI E GLI ARCHIVI ISTITUZIONALI

Per i profili delle istituzioni, degli enti, dei reparti e dei comandi produttori delle carte descritte sono state utilizzate, in primo luogo, le fonti legislative e le fonti normative secondarie pubblicate in: «Foglio d'ordini» del Comando generale della Regia aeronautica (1924-1925), poi del Ministero dell'aeronautica (1925-1947), poi del Ministero della difesa-Aeronautica (1947-1965), poi del Ministero della difesa (dal 1966 e fino al febbraio 2007, quando la diramazione del «Foglio d'ordini» è diventata sporadica e riguarda specie provvedimenti afferenti a emergenze e a incidenti gravi); «Giornale ufficiale» e «Bollettino ufficiale» del Ministero dell'aeronautica. Sono poi state consultate le disposizioni, di di-

versa natura, presenti nei seguenti fondi, custoditi dall'Ufficio storico e descritti nella presente *Guida* nella parte dedicata agli Archivi istituzionali: **a)** La Regia aeronautica (1923-1946), Organi consultivi e centrali: *Ministero dell'aeronautica, Gabinetto, Ufficio leggi e decreti; Stato maggiore della Regia aeronautica, 2° Reparto ordinamento e mobilitazione poi Ordinamento e servizi logistici poi Ordinamento, 1ª Divisione ordinamento poi 1ª Sezione ordinamento*; **b)** La Regia aeronautica (1923-1946), Raccolte e miscellanee: *Memorie storiche della Regia aeronautica e Relazioni e rapporti delle direzioni dell'Intendenza generale dell'aeronautica, del Commissariato per l'aeronautica e del Ministero dell'aeronautica*; **c)** L'Aeronautica militare (dal 1946), Organi consultivi e centrali: *Stato maggiore dell'Aeronautica militare, 2° Reparto ordinamento poi 1° Reparto ordinamento e personale, Carteggio generale e, ancora, Diario dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare e Sintesi delle attività dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare*; **d)** L'Aeronautica militare (dal 1946), Raccolte e miscellanee: *Memorie storiche dell'Aeronautica militare*; **e)** Archivi non periodizzabili: *Circolari sull'ordinamento e sul personale della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare, Istruzioni, direttive e regolamenti e Circolari del Ministero dell'aeronautica, dello Stato maggiore della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*.

Si segnalano anche le seguenti pubblicazioni di carattere interno, non classificate *ab origine* o oggetto di declassifica a "non classificate" o, ancora, se classificate, riassunte dal personale dell'Ufficio storico: G.M. BELTRAMI, *Corso 1924-27, II anno. Note di ordinamento*, s.n.t.; A. CASSINERIO, *Arte militare aerea. Ad uso degli allievi ufficiali di complemento della R. aeronautica*, 3, Roma, Editoriale aeronautico, 1942; STATO MAGGIORE AERONAUTICA, 2° REPARTO ORDINAMENTO, 4ª SEZIONE PIANI - ORGANIZZAZIONE, *Ordinamento e attribuzioni dello Stato maggiore Aeronautica. Raccolta disposizioni*, s.n.t., con disposizioni relative agli anni 1925-1962; STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 2° REPARTO ORDINAMENTO E PERSONALE, UFFICIO 1° PIANI, SMA 204/R. *Attribuzioni e organici dello Stato maggiore AM. Edizione provvisoria. Luglio 1964*, s.n.t.; SCUOLA DI GUERRA AEREA, UFFICIO STUDI, *Servizio di Stato maggiore. Testi ed allegati*, s.l., s.e., 1967; STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, SMA 35/SS. *Quadro generale dell'AM al 1° gennaio 1968*, s.n.t.; STATO MAGGIORE AERONAUTICA, SMA 35. *Quadro generale dell'AM al 1° gennaio 1972*, s.n.t.; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, 1° REPARTO ORDINAMENTO E PERSONALE, *Stato maggiore Aeronautica. Tabelle ordinarie ed organiche N. 1-1. Edizione gennaio 1974*, s.n.t.; SCUOLA DI GUERRA AEREA, *Sinossi di organizzazione dell'Aeronautica militare (119)*, a cura di A. MONTEFRANCESCO, s.l., s.e., 1982⁷; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, 1°

REPARTO ORDINAMENTO E PERSONALE, *Stato maggiore Aeronautica. Tabelle ordinative ed organiche N. 1-1. Edizione 1974. Ristampa 1986*, s.n.t.; STATO MAGGIORE AERONAUTICA, 5° REPARTO AFFARI GENERALI, *Problematiche e prospettive del 5° Reparto*, testo della conferenza tenuta dal gen. A. VANNUCCHI nell'ottobre 1986 presso la Scuola di guerra aerea, s.n.t.; SCUOLA DI GUERRA AEREA, SCUOLA DI APPLICAZIONE AM, *Sinossi di cultura militare aeronautica*, 3, a cura di F. DEL CARRETTO-L. RUSSO-D. CRISAFIO, s.l., s.e., 1988³.

Inoltre, a stampa, di natura generale e/o cronologicamente collegate a diversi periodi, cfr.: STATO MAGGIORE DELLA DIFESA, *Le nuove Forze armate italiane nel quadro della ricostruzione e del progresso nazionale*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1953; I. SCIARRETTA, *Il Ministero della difesa. Ordinamento centrale, gli Stati maggiori, amministrazione dei capitoli di bilancio del Ministero della difesa*, Modena, STEM Mucchi, 1967 (Collana di monografie di diritto amministrativo militare, 1); S. GAMBA-S. VAGNONI, *La Difesa. Norme, ordinamento, personale*, Roma, Delia, 1974²; M. MAZZETTI, *La politica militare italiana fra le due guerre mondiali (1918-1940)*, Salerno, Edizioni Beta, 1974; M. RISTORI, *L'ordinamento della Difesa*, s.l. [Roma], Officina grafica militare, 1974; E. CERQUETTI, *Le Forze armate italiane dal 1945 al 1975. Strutture e dottrine*, con prefazione di A. BOLDRINI, Milano, Feltrinelli, 1975 (I fatti e le idee. Materiali marxisti, 317); S. GAMBA-S. VAGNONI, *Ordinamento del Ministero della difesa e delle Forze armate*, Roma, Le arti grafiche, 1975; MINISTERO DELLA DIFESA, *Libro Bianco. La sicurezza dell'Italia e i problemi delle sue Forze armate*, Roma, Ministero della difesa, 1977; S. FERRARETTI, *Ordinamento e servizi del Ministero della difesa ed organizzazione delle Forze armate*, Roma, Laurus, 1986; C. JEAN, *L'ordinamento della difesa in Italia. Vertice politico e vertice tecnico-militare*, Padova, CEDAM, 1989 (Ricerche di diritto pubblico comparato, 13); ID., *Il Ministero della difesa*, Roma, NIS, 1991 (La Pubblica amministrazione, 17); A. BUONOCORE, *Le Forze armate della Repubblica italiana, 1946-1996*, Roma-Bari, Editori Laterza, 1996; E. CHITI, *L'Amministrazione militare*, Milano, A. Giuffrè editore, 2007 (Saggi di diritto amministrativo, Collana diretta da S. CASSESE, 13); A. LO TORTO, *La condizione militare nell'ordinamento delle Forze armate*, Milano, Giuffrè, 2010.

Fondamentali sono poi stati gli strumenti di ricerca e le pubblicazioni di seguito elencati.

Le origini e gli anni dell'Aviazione del Regio esercito (1884-1923)

Per il fondo **I primordi** cfr. la descrizione in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario del fondo d'archivio "I primordi"*, a cura di R. DAMIOTTI-F.P. SICA, 2010.

Per il fondo **Prima guerra mondiale** cfr. la descrizione in: MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Prima guerra mondiale". Serie "Squadriglie". Relazione e schedatura*, a cura di A. CHIARETTI, 2009; ID., *Fondo "Prima guerra mondiale". Serie "Sezioni, uffici e comandi d'Aeronautica"*, a cura di R. DAMIOTTI, 2009; ID., *Fondo "Prima guerra mondiale". Relazione conclusiva. Schedatura della serie "Gruppi aeroplani"*, a cura di F.P. SICA, 2009; ID., *Fondo "Prima guerra mondiale". Serie "Miscellanea". Relazione e schedatura*, a cura di A. CHIARETTI-F.P. SICA, 2009; ID., *Fondo "Prima guerra mondiale". Serie "Dirigibili"*, a cura di R. DAMIOTTI-B. BRIENZA, 2010.

La Regia aeronautica (1923-1946)

Per i nuclei documentari del **Ministero dell'aeronautica** cfr.: **a)** fondo *Direzione generale costruzioni e approvvigionamenti* poi *Direzione costruzioni aeronautiche*, descritto in UFFICIO STORICO-SMA, *Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti. Inventario*, a cura di A. GRASSO, 2006; **b)** fondo *Commissione centrale per i prigionieri di guerra*, analizzato in STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fascicoli personali dei prigionieri degli anglo-americani nella Seconda guerra mondiale, 1937-1987. Nota introduttiva*, a cura di S. OREFFICE, 2016. Per i nuclei documentari dello **Stato maggiore della Regia aeronautica** cfr.: **a)** fondo *1° Reparto operazioni*, descritto in: MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "PR 12 (Piano di radunata 12)". Relazione e schedatura*, cura di A. CHIARETTI, 2008; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi: 1° Reparto operazioni, 1936-1943, Serie 1ª Divisione operazioni, 3ª Divisione difesa aerea; 8° Reparto difesa aerea, 1942-1946*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **b)** fondo *2° Reparto ordinamento e mobilitazione* poi *Ordinamento e servizi logistici* poi *Ordinamento*, descritto in: MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "PR 12 (Piano di radunata 12)". Relazione e schedatura*, cura di A. CHIARETTI, 2008; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Inventario del fondo d'archivio "Ufficio di Stato maggiore della Regia aeronautica. 2° Reparto. Divisione ordinamento*, a cura di R. DAMIOTTI, 2008; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "SMA-1° Reparto". Elenco di descrizione delle serie: "1940", sottoserie "Velivoli. Pratiche varie", "Costi-*

tuzione comandi e reparti”; “1941”, sottoserie “Aerosiluranti. Pratiche varie”, “Magazzini, motori, materiali vari”, “Magazzini e depositi della [Africa] O.[rientale] I.[italiana]”, “Acquisto materiale in Germania”, “Velivoli. Pratiche varie”, “Informazioni Stati esteri”, a cura di S. TRANI, 2009; STATO MAGGIORE DELL’AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo “SMA-1° Reparto”. Inventario*, a cura di M. BETTINI-PROSPERI e I. BONINCONTRO, 2011; ID., *Fondi. 2° Reparto, 1935-1943. 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943: serie 2ª Divisione personale e addestramento. 4° Reparto studi militari aeronautici, 1940-1943. 5° Reparto studi tecnico-militari, 1940-1943. 6° Reparto allestimenti, 1941-1943*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo “Ex SIOS”. Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **c)** fondo 3° Reparto efficienza linea, descritto in: STATO MAGGIORE DELL’AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi. 2° Reparto, 1935-1943. 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943: serie 2ª Divisione personale e addestramento. 4° Reparto studi militari aeronautici, 1940-1943. 5° Reparto studi tecnico-militari, 1940-1943. 6° Reparto allestimenti, 1941-1943*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; ID., *Fondo 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943. Serie Situazioni quindicinali efficienza bellica velivoli ed equipaggi*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo “Ex SIOS”. Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **d)** fondo 4° Reparto studi militari aeronautici, descritto in: STATO MAGGIORE DELL’AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi. 2° Reparto, 1935-1943. 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943: serie 2ª Divisione personale e addestramento. 4° Reparto studi militari aeronautici, 1940-1943. 5° Reparto studi tecnico-militari, 1940-1943. 6° Reparto allestimenti, 1941-1943*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo “Ex SIOS”. Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **e)** fondo 5° Reparto studi tecnico-militari, descritto in: UFFICIO STORICO-SMA, *Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti. Inventario*, a cura di A. GRASSO, 2006; STATO MAGGIORE DELL’AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi. 2° Reparto, 1935-1943. 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943: serie 2ª Divisione personale e addestramento. 4° Reparto studi militari aeronautici, 1940-1943. 5° Reparto studi tecnico-militari, 1940-1943. 6° Reparto allestimenti, 1941-1943*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; **f)** fondo 6° Reparto allestimenti, descritto in STATO MAGGIORE DELL’AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi. 2° Reparto, 1935-1943. 3° Reparto efficienza linea, 1940-1943: serie 2ª Divisione personale e addestramento. 4° Reparto studi militari aereo-*

nautici, 1940-1943. 5° Reparto studi tecnico-militari, 1940-1943. 6° Reparto allestimenti, 1941-1943, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; **g**) fondo 8° Reparto difesa aerea, descritto in: STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondi: 1° Reparto operazioni, 1936-1943, Serie 1ª Divisione operazioni, 3ª Divisione difesa aerea; 8° Reparto difesa aerea, 1942-1946*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **h**) fondo Ispettorato superiore tecnico militare, descritto in UFFICIO STORICO-SMA, *Direzione generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti. Inventario*, a cura di A. GRASSO, 2006; **i**) fondo Ufficio caduti, dispersi, feriti e prigionieri, analizzato in STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fascicoli personali dei prigionieri degli anglo-americani nella Seconda guerra mondiale, 1937-1987. Nota introduttiva*, a cura di S. OREFFICE, 2016.

Per le carte dei fondi **Comando Idrovolante Umberto Maddalena (Do X 2)** e **Comando Idrovolante Alessandro Guidoni (Do X 3)** cfr. la descrizione in UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, SEZIONE ARCHIVI, *Inventario Fondo Idrovolanti Dornier X, 1931-1935*, a cura di A. AIELLO, 2005.

Per la sezione della *Guida* dedicata alle **Campagne di guerra** si segnala: **a**) fondo **Africa orientale italiana 1935-1938**, descritto in STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo "Africa orientale italiana 1935-1938". Inventario*, a cura di M. BETTINI-PROSPERI, I. BONINCONTRO e C. LISI, 2011; **b**) fondo **Operazione militare Spagna (OMS)**, descritto in UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Inventario del fondo Operazione militare Spagna (OMS)*, a cura di S. OREFFICE-O. STELLAVATO, 2010; **c**) per i nuclei documentari di **Superaereo** cfr.: AERONAUTICA MILITARE, STATO MAGGIORE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, ARCHIVIO STORICO, *Fondo "Informazioni". Inventario*, a cura di R. BIAGGI, 2005-2006; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Superaereo". Relazione conclusiva. Schedatura delle serie AB-SD-GREG-RU-FR-CAI-LT-AOI-RE-S1-S2-S3-S4-SA-SL*, a cura di R. DAMIOTTI-F.P. SICA-S. TRANI, 2007; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Superaereo". Serie "DCH-DCHG-TEC"*, a cura di R. DAMIOTTI, 2007; ID., *Fondo "Superaereo". Schedatura delle serie "EMS 1" e "EMS 2". Relazione conclusiva*, a cura di S. TRANI, 2007; ID., *Fondo "Superaereo". Relazione conclusiva. Schedatura delle serie "SIL-VA"*, a cura di F.P. SICA, 2007; ID., *Fondo "Superaereo". Serie "ARP"* a cura di R. DAMIOTTI, 2008; ID., *Superaereo. Fondo "CIAF (Commissione italiana di armistizio con la Francia)". Relazione e schedatura*, cura di A. CHIARETTI,

2008; ID., *Fondo "Superaereo". Relazione conclusiva. Schedatura delle serie "OG-ordini, notiziari, bollettini giornalieri"*, a cura di F.P. SICA, 2008; ID., *Fondo "Superaereo". Relazione conclusiva. Schedatura della serie GAM*, a cura di M. CUOZZO-A.C. DENITTIS-S. DI FELICE, 2010; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo 1° Reparto operazioni 1936-1943. Serie Relazioni operazioni belliche*, a cura di E. FIORLETTA, 2012; ID., *Registri, 1935-1943*, schedatura a cura di E. FIORLETTA, 2012; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **d)** fondo **Comando Servizi aerei speciali**, descritto in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Superaereo". Serie "Comando SAS"*, a cura di A. AIELLO-D. MARTINO, 2010; **e)** fondo **Diari storici 1940-1945**, descritto in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Diari storici II Guerra mondiale"*, a cura di A.C. DENITTIS-D. MARTINO, 2011; **f)** fondo **Relazioni d'aeroporto**, descritto in A.R. CATTOLICO, *Aeronautica militare, Ufficio storico. Le relazioni d'aeroporto in tempo di guerra, 1940-1943*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2013/2014; **g)** fondo **Cobelligeranza**, descritto in *Fondo Cobelligeranza. Schedatura*, a cura di A. AIELLO, 2009; **h)** fondo **Miscellanea Ex SIOS**, descritto in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013.

Per i nuclei inseriti in **Raccolte e miscellanee** cfr.: **a)** fondo **Memorie storiche della Regia aeronautica**, descritto in STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo memorie storiche, 1913-1970*, a cura di S. OREFFICE-C. SAGGIORO, 2012; **b)** fondo **Relazioni e rapporti delle direzioni dell'Intendenza generale dell'aeronautica, del Commissariato per l'aeronautica e del Ministero dell'aeronautica**, descritto in AERONAUTICA MILITARE, STATO MAGGIORE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, ARCHIVIO STORICO, *Fondo "Ministero dell'aeronautica, Direzioni generali". Inventario*, a cura di R. BIAGGI, 2005; **c)** fondo **Raid e crociere**, descritto in I. FRIGGI, *Il fondo "Raid e Crociere" dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Inventario*, tesi di laurea in Scienze archivistiche e librerie, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2012/2013; **d)** fondo **Miscellanea Ex SIOS**, descritto in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **e)** fondo **Disegni armamenti e materiali aeronautici**, descritto in UFFICIO STORICO-SMA, *Direzione generale delle costruzioni e degli approvvig-*

gionamenti. *Inventario*, a cura di A. GRASSO, 2006; **f)** fondo *Abachi per il tiro di lancio da aeromobile*, descritto in STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Registri, 1935-1943*, schedatura a cura di E. FIORLETTA, 2012.

L'Aeronautica nazionale repubblicana (RSI, 1943-1945),

Per la descrizione del fondo *Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica della Repubblica sociale italiana* cfr. UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, SEZIONE ARCHIVI, *Inventario del fondo RSI*, a cura di A. AIELLO, 2006.

L'Aeronautica militare (dal 1946)

Per i nuclei documentari dello *Stato maggiore dell'Aeronautica militare* cfr.: **a)** fondo 2° Reparto ordinamento poi 1° Reparto ordinamento e personale, descritto in: STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Fondo "SMA-1° Reparto"*. *Inventario*, a cura di M. BETTINI-PROSPERI e I. BONINCONTRO, 2011; MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Fondo "Ex SIOS". Elenco analitico di descrizione*, a cura di F.P. SICA-S. TRANI, 2013; **b)** fondo *Reparto segreteria e affari generali* poi 5° Reparto affari generali, descritto in MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo Stato maggiore Aeronautica militare, 5° Reparto, 4° Ufficio statistica e ricerca operativa. Inventario delle serie: Rapporti ed elaborazioni Sma-Op (1957-1990). Rapporti ed elaborazioni Sma-Ve (1954-1990). Rapporti Cos-Vel (1958-1976)*, a cura di A.R. CATTOLICO- E. DEL BROCCO-F.P. SICA, 2017.

Archivi non periodizzabili

Per la descrizione del fondo *Cronologico* cfr. MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Fondo "Cronologico". Relazione conclusiva. Schedatura*, a cura di F.P. SICA, 2008.

Per un primo quadro generale sulle origini, sulla costituzione ed evoluzione delle **aviazioni del Regio esercito** e della **Regia marina** e, in seguito, della **Regia aeronautica**, tra la copiosa bibliografia, sono state esaminate le seguenti pubblicazioni: COMANDO GENERALE DI AERONAUTICA PRESSO IL COMANDO SUPREMO DELL'ESERCITO, *L'Aeronautica dopo la guerra*, Torino, Off. Grafiche della STEN, 1918; P.R. PICCIO, *L'arma dell'aria (1900-1925)*, in «Rivista Aeronautica», I (1925), 12, pp. 47-65; V. LIOY, *L'Aviazione ed i suoi riflessi politici internazionali*, Bologna, Casa del Fascio, 1926; MINISTERO DELL'AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, 2° REPARTO ORDINAMENTO E MOBILITAZIONE, *Ordinamento e norme sul funzionamento dei comandi, reparti e servizi della R. aeronautica*, Roma, Provveditorato

generale dello Stato, 1927; RIVISTA AERONAUTICA, *Cronistoria della Aeronautica militare italiana*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, 1927-1929, voll. 7, poi *Cronistoria dell'Aeronautica militare italiana*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1989, voll. 8; C. MANZONI, *Ordinamento del R. esercito metropolitano, dei corpi coloniali e delle altre Forze armate*, Bergamo, Libreria Greppi, 1928²; C. PREPOSITI, *La storia dell'Aviazione*, Firenze, A. Vallecchi edit. tip., 1931, voll. 3 (Biblioteca Vallecchi, Letteratura italiana e straniera, 12); R. GENTILE, *Storia dell'Aeronautica dalle origini ai nostri giorni*, Roma, Associazione culturale aeronautica, 1954; V. LIOY, *Cinquantennio dell'Aviazione italiana. Contributo di pensiero, d'esperienza e di sacrificio in pace ed in guerra*, Roma, s.e., 1959; E. GARGIULO, *Gli ordinamenti aeronautici italiani dalla Prima guerra mondiale ai nostri giorni*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XLII (1966), 8-9, pp. 1159-1239, n.s., XLII (1966), 12, pp. 1811-1857 e n.s., XLIII (1967), 3, pp. 439-476; F. MUSCARÀ, *Storia dell'osservazione aerea dell'Esercito*, Roma, Stato maggiore dell'Esercito, Ufficio storico, 1974; G. LAZZATI, *Stormi d'Italia. Storia dell'Aviazione militare italiana*, Milano, U. Mursia editore, 1975 (Biblioteca dei cieli, 16); A. FRASCHETTI, *La prima organizzazione dell'Aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, 1986; S. LICHERI, *Gli ordinamenti dell'Aeronautica militare italiana dal 1884 al 1918*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea. Atti del III seminario, Roma, 16-17 dicembre 1988*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, 1993 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, 25), pp. 474-495; I. GALEOTTI, *Le ali di Mussolini*, in «Nuova Storia contemporanea», VII (2003), 1, pp. 41-61; *L'Aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, a cura di P. FERRARI, Milano, Franco Angeli, 2004 (Storia/studi e ricerche, 326); *Le ali del Ventennio. L'Aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, a cura di M. FERRARI, Milano, Franco Angeli, 2005 (Temi di storia, 72); M. MOLTENI, *Un secolo di battaglie aeree. L'Aviazione militare nel Novecento*, con prefazione di M. FERRARI, Bologna, Odoya, 2013 (Odoya library, 119). Inoltre, cfr. G. BOCCARDI, *L'Aeronautica italiana verso l'autonomia. Dal Commissariato al Ministero (1923-1926)*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di filosofia, lettere, scienze umanistiche e studi orientali, a.a. 2010/2011; M. LAURENZI, *Lo Stato maggiore della Regia aeronautica dal 1923 al 1933*, tesi di laurea triennale in Storia dell'amministrazione, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di scienze documentarie, linguistico-filologiche e geografiche, a.a. 2011/2012.

Per la **Guerra di Libia del 1911-1912** e la **Prima guerra mondiale**: M. MOLFESE, *L'Aviazione da ricognizione italiana durante la Guerra europea (maggio 1915-novembre 1918)*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, 1925; *L'Esercito italiano nella Grande guerra, 1915-1918*, Roma, Stato maggiore dell'Esercito, Ufficio storico, 1927-1988, voll. 8; C. PREPOSITI, *I cavalieri dell'aria. Il primato italiano nella guerra aerea (1911-1912/1915-1918)*, Bologna, Cappelli, 1933 (Gladio); L. CONTINI, *L'Aviazione italiana in guerra*, Milano, Marangoni, 1934 (Collana della Grande guerra); F. PORRO, *La guerra nell'aria*, Milano, Corbaccio, 1935 (Storia della guerra italiana, 11); *I primi voli di guerra nel mondo. Libia, 1911*, a cura dell'UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, Roma, Tip. del Ministero della difesa-Aeronautica, 1952, ripubblicato nel 1961 in varie lingue (italiano, francese, inglese e spagnolo); D. LUDOVICO, *Gli aviatori italiani del bombardamento nella Guerra 1915-1918*, Roma, s.e., 1980 (stampa Stilgrafica); *La Grande guerra aerea, 1915-1918. Battaglie, industrie, bombardamenti, assi, aeroporti*, a cura di P. FERRARI, con prefazione di G. ROCHAT, Valdagno, G. Rossato, 1994; B. DI MARTINO, *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea nell'Aviazione italiana durante la Grande guerra*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 1999; R. GENTILLI-P. VARRIALE, *I reparti dell'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Roma, Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica, 1999; B. DI MARTINO, *I dirigibili italiani nella Grande guerra*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2005; *L'Aeronautica italiana nella I Guerra mondiale. Atti del convegno (Roma, 21-22 novembre 2007)*, a cura di G. MONTINARO-M. SALVETTI, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2010; F. CAPPELLANO-B. DI MARTINO-B. MARCUZZO, *Gli artigli delle aquile. L'armamento aereo in Italia durante la Grande guerra*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2011; B. DI MARTINO, *L'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Milano, Mursia, 2011 (Testimonianze fra cronaca e storia. 1914-1918: Prima guerra mondiale); ID., *L'Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande guerra*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2013. Inoltre, si segnala, perché relativo al patrimonio documentario conservato dall'Ufficio storico aeronautico: *Aviatori della Grande guerra: uomini e macchine nelle raccolte fotografiche dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, a cura di P. VARRIALE, Roma, Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica, 2009.

Su **raid, crociere aeree e primati aeronautici**: I. BALBO, *Da Roma a Odessa. Sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero. Note di viaggio*, Milano, Treves, 1929; *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani sul Mediterraneo occiden-*

tale, descritta dai giornalisti che vi parteciparono, a cura di O. CAVARA, introduzione di F. DE PINEDO, illustrazioni e disegni di M. BUZZACCHI, Milano, Treves, 1929; I. BALBO, *Stormi in volo sull'Oceano*, Milano, Mondadori, 1931; R. COSTA ALBESI, *La crociera aerea di Italo Balbo. Dicembre 1930-gennaio 1931*, Roma, A. Signorelli, 1931; R. CUPINI, *Cieli e mari. Le grandi crociere degli idrovolanti italiani (1925-1933)*, Milano, U. Mursia & C., 1973 (Testimonianze fra cronaca e storia, 63); G. ARGENTA, *Ardite imprese. Dalle esplorazioni polari del "Norge" e dell'"Italia" al raid di Francesco de Pinedo e Italo Balbo*, Torino, Gribaudo, 1995; D. ZORINI, *I primati aeronautici italiani*, con prefazione di G. APOSTOLO, profili di M. MANNI, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 1999; O. FERRANTE, *Francesco de Pinedo. In volo su tre oceani*, Milano, Mursia, 2005 (Testimonianze fra cronaca e storia. 1919-1939: vent'anni di pace instabile); P.C. RATTI VENEZIANI, *La trasvolata atlantica Italia Brasile. L'inizio di una nuova era*, Roma, IBN, 2012 (Icaro moderno, 236); *Avidi di orizzonti. Le trasvolate di Italo Balbo e della centuria alata nell'80° anniversario della crociera aerea del decennale*, con prefazione di P. PREZIOSA, Roma, Rivista Aeronautica, 2013; P.C. RATTI VENEZIANI, *La crociera del decennale. Una pagina scritta con onore dall'Aeronautica italiana*, Roma, IBN, 2016; ID., *Le crociere aeree del Mediterraneo occidentale e orientale, 1928-1929. Gli albori dell'Aeronautica italiana*, Roma, IBN, 2017.

Per la **Guerra d'Etiopia del 1935-1936**, comprese le successive **operazioni di polizia coloniale**, e per l'**Aeronautica dell'AOI**: C. DE RYSKY, *Ali tricolori in Africa*, con prefazione di E. DE BONO, Osimo, Ismaele Barulli & figlio editori, 1937; SCUOLA DI GUERRA AEREA, *L'Aeronautica nella guerra in Africa orientale. Conferenza tenuta presso: l'Istituto nazionale fascista, Roma; il Lyceum di Firenze; l'Accademia dei Fildoni di Perugia. Generale DA Mario Ajmone-Cat*, s.l. [Roma], Ministero dell'aeronautica, Laboratorio fotomeccanico, 1937; ID., *Notizie sulla preparazione e partecipazione dell'Aeronautica nell'Africa orientale italiana alla campagna per la conquista dell'Etiopia. Conferenza tenuta in Berlino alla data 15 aprile 1937-XV su invito del presidente della "Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung"*, a cura di M. AIMONE-CAT, s.l. [Roma], Ministero dell'aeronautica, Laboratorio fotomeccanico, 1937; G. MATTIOLI, *L'Aviazione fascista in AO*, Roma, L'Aviazione, a. XV dell'E.F. [1937-1938]; ID., *L'Aviazione fascista e la conquista dell'Impero*, Roma, L'Aviazione, 1939; G. ROCHAT, *Guerre italiane in Libia e in Etiopia, 1921-1939*, Paese (Treviso), Pagus, 1991 (I fronti della storia, 155); R. GENTILLI, *Guerra aerea sull'Etiopia, 1935-1939*, Firenze, Edai, 1992; F. PEDRIALI, *L'Aeronautica*

italiana nelle guerre coloniali, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1997-2008, voll. 3.

Per la **Guerra civile spagnola del 1936-1939**: G. MATTIOLI, *L'Aviazione legionaria in Spagna*, Roma, L'Aviazione, 1940; R. BONOMI, *Viva la muerte. Diario dell'Aviacion de El Tercio*, Roma, Ufficio editoriale aeronautico, 1941; F. PRICOLO, *Impiego dell'Aviazione legionaria*, Roma, Ministero dell'aeronautica, 1941. Inoltre, A. EMILIANI-G.F. GHERGO-A. VIGNA, *Spagna 1936-39. L'Aviazione legionaria*, Milano, Intergerst, s.d. [1973] (Immagini e storia dell'Aeronautica italiana, 1935-1945); A. EMILIANI, *Italiani nell'Aviazione repubblicana spagnola*, Firenze, Edizioni aeronautiche italiane, 1981; N. MALIZIA, *Ali nella tragedia di Spagna, 1936-1939*, Modena, Mucchi, 1986; F. PEDRIALI, *Guerra di Spagna e Aviazione italiana*, Roma, Aeronautica militare italiana, Ufficio storico, 1992; E. GRASSIA, *L'Aviazione legionaria da bombardamento. Spagna 1936-1939. Iniziare da stanotte azione violenza su Barcellona*, Roma, IBN, 2009 (Pagine militari, 7); L. CEVA, *L'Aeronautica italo-fascista nella Guerra civile spagnola (1936-1939)*, in Id., *Spagne 1936-1939. Politica e guerra civile*, Milano, Franco Angeli, 2010 (Storia, 389), pp. 309-346.

Per gli anni della **Seconda guerra mondiale, compreso il periodo della cobelligeranza**: STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Contributo italiano allo sforzo bellico. Attività della Regia aeronautica dall'8 settembre 1943 all'8 maggio 1945*, Roma, Ministero dell'aeronautica, Stabilimento fotomeccanico, 1945; A. IACHINO, *L'Aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, in «Rivista Aeronautica», n.s., XXVI (1950), 10, pp. 749-760; A. LODI, *L'Aeronautica italiana nella Guerra di liberazione. 8 settembre 1943-8 maggio 1945*, con prefazione di M. AJMONE-CAT, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1950, ristampato nel 1961; G. SANTORO, *L'Aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Milano-Roma, Esse, 1950-1957, voll. 2; F. PRICOLO, *La Regia aeronautica nella Seconda guerra mondiale: novembre 1939-novembre 1941*, Milano, Longanesi, 1971; N. ARENA, *La Regia aeronautica, 1943-1946*, Modena, STEM Mucchi, 1977, voll. 2; S. LICHERI, *L'arma aerea italiana nella Seconda guerra mondiale. 10 giugno 1940-8 maggio 1945*, Milano, Mursia, 1983³ (Biblioteca del cielo, 18); L. CASOLINI, *La riorganizzazione dell'Aeronautica militare e la sua partecipazione alla Guerra alleata*, in MINISTERO DELLA DIFESA, COMITATO STORICO FORZE ARMATE E GUERRA DI LIBERAZIONE, *La cobelligeranza italiana nella lotta di liberazione dell'Europa. Atti del convegno internazionale, Milano, 17-19 maggio 1984*, a cura di A.A. MOLA, Roma, FUSA, 1986, pp. 49-81; G. ROCCA, *I disperati. La tragedia dell'Aeronautica italiana nella Seconda guerra*

mondiale, Milano, A. Mondadori, 1993 (Oscar storia, 55); G. ALEGI-B. CATALANOTTO, *Coccarde tricolori. L'Aeronautica italiana nella Guerra di liberazione*, Roma, Nuovo Studio Tecna, 1994, poi ID., *Coccarde tricolori. La Regia aeronautica nella Guerra di liberazione*, con disegni di M. GUELI, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2010²; A. NATALINI, *I rapporti tra Aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, Cosenza, Lionello Giordano, 2004 (Collana di storia militare e di studi storico-politici, 1); N. MALIZIA, *Ali sulla steppa. La Regia aeronautica nella campagna di Russia*, Roma, IBN, 2008 (Icaro moderno, 174); F. PEDRIALI, *L'Italia nella guerra aerea. Da El-Alamein alle spiagge della Sicilia (4 novembre 1942-9 luglio 1943)*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2010; M. MOLteni, *L'Aviazione italiana 1940-1945. Azioni belliche e scelte operative*, con prefazione di G. ALEGI, Bologna, Odoya, 2012 (Odoya Library, 85); N. MALIZIA, *La Regia aeronautica nella 2ª Guerra mondiale. Dai diari di guerra, 1940-1942*, Roma, IBN, 2013 (Aviolibri, Dossier, 12); F. PEDRIALI, *L'Italia nella guerra aerea. Dalla difesa della Sicilia all'8 settembre*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2014; N. MALIZIA, *Inferno su Malta. La più lunga battaglia aeronavale nel Mediterraneo, 1940-1943*, Milano, Mursia, 2015 (Testimonianze fra cronaca e storia. 1939-1945, Seconda guerra mondiale). Inoltre, cfr. M.G. PASQUALINI, *Breve storia dell'organizzazione dei Servizi d'informazione della R. marina e R. aeronautica, 1919-1945*, Roma, Ministero della difesa, CISM-Commissione italiana di storia militare, 2013, in particolare pp. 169-215; M. CIVOLI, *SAS. I servizi aerei speciali della Regia aeronautica, 1940-1943*, Roma, IBN, 2014². Inoltre, si segnala, perché relativo al patrimonio documentario conservato dall'Ufficio storico aeronautico: F. MATTESINI-M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, Roma, SMA, Ufficio storico, 1992, voll. 2.

Per il periodo della **Repubblica sociale italiana**: N. ARENA, *Battaglie nei cieli d'Italia, 1943-1945. Storia dell'Aviazione della RSI*, Genova, Intyrama, 1971 (I super rama, 1); ID., *L'Aeronautica nazionale repubblicana, 1943-1945*, Modena, STEM Mucchi, 1974-1975, voll. 2; ID., *L'Aeronautica nazionale repubblicana. La guerra aerea in Italia, 1943-1945*, Parma, E. Albertelli, 1995; P.P. BATTISTELLI-A. MOLINARI, *Le Forze armate della RSI. Uomini e imprese dell'ultimo esercito di Mussolini*, s.l., Hobby & Work, 2007, in particolare pp. 47-76 (Saggi storici).

Sulle vicende dell'**internamento e prigionia del personale aeronautico nel corso del Secondo conflitto mondiale**: *I prigionieri militari italiani durante la Seconda guerra mondiale. Aspetti e problemi storici. Atti del convegno internazionale di studi tenuto a*

Mantova nel 1984, a cura di R.H. RAINERO, Milano, Marzorati, 1985 (Biblioteca di studi storici); F.G. CONTI, *I prigionieri di guerra italiani, 1940-1945*, Bologna, il Mulino, 1986; M. COLTRINARI-E. ORLANDUCCI, *I prigionieri militari italiani nella Seconda guerra mondiale in Francia e nei territori francesi*, Roma, Società italiana di storia delle prigionie militari e della liberazione-ANRP, 1995; ID., *I prigionieri militari italiani degli Stati Uniti nella Seconda guerra mondiale*, con prefazione di U. CAPPUZZO, Roma, ANRP, 1996; *Internati, prigionieri, reduci. La deportazione militare italiana durante la Seconda guerra mondiale. Atti del convegno tenuto a Bergamo il 16 e 17 ottobre 1997*, a cura di A. BENDOTTI-E. VALTULINA, Bergamo, Istituto bergamasco per la storia della resistenza e dell'età contemporanea, 1999; L. CARLESSO, *Centomila prigionieri italiani in Sud Africa. Il campo di Zonderwater*, Venezia, Regione del Veneto, Ravenna, Longo, 2009 (Civiltà veneta nel mondo); F.G. CONTI, *I prigionieri italiani negli Stati Uniti*, Bologna, il Mulino, 2012 (Biblioteca storica).

Sul **processo di epurazione**, finalizzato alla “defascistizzazione” del corpo dello Stato da funzionari e collaboratori compromessi con il regime fascista, non esistono studi sistematici e specifici sull'Amministrazione aeronautica; qualche accenno è presente in E. GRASSIA, *L'8 settembre 1943 e la Regia “fascistissima” aeronautica*, in «Diacronie. Studi di storia contemporanea», VIII (2016), 25, consultabile on line all'indirizzo http://www.studistorici.com/2016/03/29/grassia_numero_25.

Per ricostruire un panorama generale, relativo anche alle Forze armate, sono state comunque utili le seguenti pubblicazioni: H. WOLLER, *I conti con il fascismo. L'epurazione in Italia, 1943-1948*, Bologna, il Mulino, 1997 (Biblioteca storica); L. MERCURI, *L'epurazione in Italia 1943-1948*, Cuneo, L'Arciere, 1998 (L'altra storia); R. CANOSA, *Storia dell'epurazione in Italia. Le sanzioni contro il fascismo 1943-1948*, Milano, Baldini & Castoldi, 1999 (I saggi, 130); M. GIANNETTO, *Defascistizzazione: legislazione e prassi della liquidazione del sistema fascista e dei suoi responsabili (1943-1945)*, in «Ventunesimo secolo», II (2003), 4, pp. 53-90; A. ARGENIO, *L'epurazione e la discriminazione degli alti gradi dell'Esercito italiano (1943-1948)*, in «Clio», XLI (2005), 4, pp. 617-651; A. OSTI GUERRAZZI, *Noi non sappiamo odiare. L'Esercito italiano tra fascismo e democrazia*, Torino, UTET Libreria, 2010 (UTET Libreria). Inoltre, prezioso è stato l'esame di F. MILITELLO-E. FILIPPI, *Guida pratica per la epurazione. Commento alle leggi epurative*, Bologna, I. Gessi e L. Osmi, 1945.

Sugli **organi consultivi e collegiali** operanti nell'Amministrazione militare, compresa quindi quella aeronautica: F. MINNITI, *Aspetti organizzativi del controllo sulla produzione bellica in Italia (1923-1943)*, in «Clio», XIII (1977), 4, pp. 305-340; MINISTERO DELLA DIFESA, *Il Consiglio superiore delle Forze armate nel trentacinquesimo anniversario della sua istituzione*, Roma, Ministero della difesa, 1986; R. BELLANDI, *I comitati militari dell'età statutaria*, in «Le Carte e la Storia», XVIII (2012), 2, in particolare pp. 84-91; F. FURLAN, *Presidente della Repubblica e politiche di sicurezza internazionale tra diarchia e garanzia*, Milano, Giuffrè, 2013 (Università degli studi di Milano-Bicocca, Facoltà di giurisprudenza, 88), in particolare pp. 235-277. Inoltre, si segnala R. BELLANDI, *Il Consiglio supremo di difesa*, tesi di dottorato di ricerca in Diritto pubblico - diritto urbanistico e dell'ambiente, Università degli studi di Firenze, XXII ciclo, consultabile on line all'indirizzo <https://flore.unifi.it/retrieve/handle/2158/567705/16804/BELLANDI%20Riccardo.pdf>.

In relazione al **progetto San Marco**: L. BROGLIO, *Storia e prospettive del progetto San Marco*, Roma, Tip. Forti, 1967; G. CAPRARA, *Storia italiana dello spazio. Visionari, scienziati e conquiste dal XIV secolo alla stazione spaziale*, Milano, Saggi Bompiani, 2012; G. DI BERNARDO, *Nella nebbia, in attesa del sole. Breve storia di Luigi Broglio padre dell'aeronautica italiana*, Roma, Di Renzo, 2013² (I dialoghi. Documenti, 1).

Infine, sullo **scandalo Lockheed**: A. SAMPSON, *Il supermercato delle armi: le industrie degli armamenti, i venditori, le bustarelle dalla Vickers alla Lockheed*, Milano, Mondadori, 1977; N. PICCIONE, *Uragano Lockheed. Fatti, processo, sentenza*, Palermo, Sao Paulo, ILA Palma, 1980 (Memorie/Testimonianze); M. CAPRARA, *Il caso Lockheed in Parlamento*, in *Storia d'Italia, Annali 17, Il Parlamento*, a cura di L. VIOLANTE, Torino, Giulio Einaudi editore, 2001, pp. 1127-1154.

4. MEMORIE STORICHE, DIARI STORICI, RELAZIONI PERIODICHE E DOCUMENTAZIONE CARATTERISTICA

Sulle **memorie storiche**, sui **diari storici** e sulle **relazioni periodiche** cfr. AUSAM, *Ufficio storico della Regia aeronautica poi dell'Aeronautica militare*: **a)** nucleo ordinato: b. 1 (fasc. 12 e 17) e b. 3 (fasc. 29 e 39); **b)** nucleo non ordinato: b. “N. 1. Ordinamento e attribuzioni Ufficio storico AM. Memorie storiche. Direttive dal 1926 al 1987”, b. “Direttive memorie storiche”, b. “Segreteria Cart. n. 138” (in particolare fasc. “1932. Memorie storiche dei comandi, reparti e servizi della R. aeron.[autica]. Anno 1932”), b. “Memorie sto-

riche dal 1997 al 2007. Ricevute contenitore. Lettere trasmissione”, b. “Diari storici (SMA-GEN-003). Ediz.[ione] 28 giu. 03” e b. “Atti 2014-2015-2016. Appunti, note, lettere”.

Sulla **documentazione caratteristica** (tra cui rientrano i libretti personali, gli stati di servizio e le “cartelle” personali), che nei primi anni della Regia aeronautica venne disciplinata dalla regolamentazione del Regio esercito, cfr. le seguenti disposizioni a stampa: MINISTERO DELLA GUERRA, DIREZIONE GENERALE LEVE E TRUPPA, DIVISIONE MATRICOLE, SEZ. 1^a (UFFICIALI), SEZ. 2^a (TRUPPA), *N. 18. Regolamento per le matricole del R. esercito (Ufficiali, impiegati delle amministrazioni dipendenti e truppa) ed Appendice contenente le disposizioni relative al computo delle campagne di guerra. Edizione 1907*, Roma, Voghera Enrico, tipografo editore del Giornale militare, 1907; MINISTERO DELLA GUERRA, GABINETTO MILITARE, SEZIONE 1^a, *N. 20. Regolamento per le note caratteristiche. Edizione 1910*, Roma, Voghera Enrico, tipografo editore del Giornale militare, 1910; MINISTERO DELL’AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, 2° REPARTO ORDINAMENTO E MOBILITAZIONE, 1^a DIVISIONE ORDINAMENTO, *Istruzione per la compilazione delle note caratteristiche*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, Libreria, 1928 (Od. 3); MINISTERO DELL’AERONAUTICA, DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE MILITARE E DELLE SCUOLE, DIVISIONE 1^a, SEZIONE 3^a M.[ATRICOLE], *Regolamento per la tenuta della matricola dei militari della Regia aeronautica. Bozze di stampa*, Roma, Istit. poligrafico dello Stato, Sez. Aeronautica, 1930 (PM); MINISTERO DELL’AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, 2° REPARTO, 1^a DIVISIONE ORDINAMENTO, *Istruzione per i documenti caratteristici. Edizione 1930*, Roma, Stabilimento di costruzioni aeronautiche, Laboratorio fotocollografico, 1930 (Od. 3); MINISTERO DELL’AERONAUTICA, DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE MILITARE E DELLE SCUOLE (DIVISIONE MOVIMENTI E MATRICOLE), *Norme per la tenuta della matricola dei militari della R. aeronautica. Edizione 1933-XI*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, Libreria, 1933 (PM 1); MINISTERO DELL’AERONAUTICA, DIREZIONE GENERALE DEL PERSONALE MILITARE (UFFICIO DELL’ISPETTORE DEI CENTRI DI RM), *Regolamento per la tenuta della matricola dei militari della R. aeronautica. Edizione 1938-XVI*, Roma, Ministero dell’aeronautica, Stabilimento fotomeccanico, 1938 (PM 1); MINISTERO DELLA DIFESA, *Istruzioni per i documenti caratteristici degli ufficiali, dei sottufficiali e militari di truppa. Edizione 1966*, Gaeta, Stabilimento grafico militare-Gaeta, 1966 (in particolare *Appendice. Custodia dei documenti caratteristici. Aeronautica*).

Inoltre, per i **libretti caratteristici dei voli** e dei **libretti personali di volo** (formato tascabile) cfr. UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA REGIA AERONAUTICA, 1° REPARTO, DIVISIONE ADDESTRAMENTO, *Esercizio del volo*, Roma, Stab. tip. R.M. Doniselli, 1938 (Ad. 11).

5. I SOGGETTI PRODUTTORI E GLI ARCHIVI PRIVATI

Per la ricomposizione dei profili dei soggetti produttori degli archivi personali e familiari, conservati presso l'Ufficio storico, sono stati utilizzati, in primo luogo, i fondi descritti nella parte della *Guida* dedicata agli Archivi del personale e, in particolare, ci riferiamo ai seguenti nuclei: *Libretti personali*, *Libretti caratteristici dei voli*, *Stati di servizio*, *Fascicoli personali di epurazione*, *Aviatori della Prima guerra mondiale (scuole di volo)*, *Assi*, *Caduti e dispersi*, *Medaglie d'oro al valor militare* e *Medaglie d'oro al valor aeronautico*; inoltre, sono state di supporto anche le fonti, di natura eterogenea, raccolte nelle miscelanee *Biografie aviatori*, *Caduti (decorati)* e *Personaggi aeronautici*, conservate presso l'Emeroteca dell'USAM. Tra le pubblicazioni, sempre a carattere generale, si segnala: *Annuario ufficiale della Regia aeronautica*, vari anni; MINISTERO DELL'AERONAUTICA, UFFICIO DI STATO MAGGIORE, SEZIONE STORICA, *Albo d'oro dell'Aeronautica*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, Libreria, 1928, voll. 2, con *Appendice* del 1929; M. PETRARULO, *Piccola galleria di grandi aviatori italiani*, Roma, Cielo, 1961; AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Testo delle motivazioni di concessione delle medaglie d'oro al valor militare a personale: dell'Aeronautica militare italiana, delle altre Forze armate in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969; UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Testo delle motivazioni di concessione dello Ordine militare d'Italia, 1911-1964 a personale: dell'Aeronautica italiana, delle altre FFAA in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, con prefazione di L.E. AURELIO, Roma, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969; D. BIANCHI, *I capi e i sottocapi dello Stato maggiore Aeronautica*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1977; STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Testo delle motivazioni di concessioni delle medaglie d'oro al valor aeronautico*, documentazione raccolta a cura di A. TROTTA, Roma, SMA, Ufficio storico, 1978; STATO MAGGIORE AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Albo d'oro. Testo delle motivazioni di concessione delle medaglie al valor aeronautico*, Roma, Stabilimento grafico militare-Gaeta, 1993; R. GENTILLI-A. IOZZI-P. VARRIALE, *Gli Assi dell'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Roma, Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica, 2002; P. VARRIALE, *I caduti dell'Aviazione italiana nella Grande guerra*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 2014.

Fondamentali sono poi stati gli strumenti di ricerca e le pubblicazioni di seguito elencati.

Mario Ajmone-Cat

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di A.-C. cfr. S. TRANI, *Vicende*

private e vicende aeronautiche nella carte di Mario Ajmone-Cat. Inventario dell'archivio personale, con presentazioni di C. SALERNO, V. CENCINI e R. AJMONE-CAT, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico 2012.

Inoltre, cfr. G.B. CERSOSIMO, *Storia di un aviatore. Il generale Mario Ajmone-Cat (1894-1952). Ultimo capo di Stato maggiore della Regia aeronautica*, in «Il Corriere dell'Aviatore», LXII (2014), 3-4, pp. 13-15; *Biografia del gen. SA Mario Ajmone Cat*, consultabile on line all'indirizzo http://www.aeronautica.difesa.it/organizzazione/csma/passatiCSMA/Pagine/Gen_Ajmone_Cat.aspx.

Mario Aramu

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di A. cfr. AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Col. Mario Aramu. Inventario dell'archivio personale*, a cura di F.P. SICA, 2011.

Sulla partecipazione di A. alla missione militare aeronautica in Cina negli anni 1934-1937, cfr. S. SCARONI, *Missione militare aeronautica in Cina*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1970; V. MOCCIA, *La Cina di Ciano. La diplomazia fascista in Estremo Oriente*, Padova, Libreriauniversitaria.it edizioni, 2014 (Studi e progetti); inoltre, O. DE MARI, *La missione militare aeronautica italiana in Cina (1933)*, tesi di laurea magistrale in Lingue e istituzioni economiche e giuridiche dell'Asia e dell'Africa mediterranea, Università Ca' Foscari di Venezia, a.a. 2013/2014, consultabile on line all'indirizzo <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/4745/838702-1167277.pdf?sequence=2>.

Italo Balbo

Tra la ricchissima bibliografia su B. in questa sede ci limitiamo a citare le opere che sono state esaminate per la preparazione della presente *Guida*: S. PANUNZIO, *Italo Balbo*, Milano, Casa ed. Imperia, 1923 (Profili del fascismo, 7); R. COSTA ALBESI, *La crociera aerea di Italo Balbo. Dicembre 1930-gennaio 1931*, Roma, A. Signorelli, 1931; C. MALAPARTE-E. FALQUI, *Vita di Pizzo di Ferro detto Italo Balbo*, Roma, Libreria del littorio, 1931; E. SETTIMELLI, *La crociera di Italo Balbo. Esempio, incitamento*, Firenze, Vallecchi, 1931; N. LEO, *Italo Balbo*, con prefazione di E. DE BONO, Predappio, Ufficio propaganda, 1940 (Uomini ed eventi del fascismo, 1); P. ORANO, *Balbo*, Roma, Pinciana, 1940; I. MENCARRELLI, *Italo Balbo*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1969; G. ROCHAT, *Italo Balbo. Aviatore e ministro dell'Aeronautica, 1926-1933*, Ferrara, I. Bovolenta, 1979 (I presupposti, 3); ID., *Italo Balbo*, Torino, Unione tipografico-editrice torinese, 1986 (La vita sociale della nuova Italia, 34); C.G. SEGRÈ, *Italo Balbo. Una vita fascista*, traduzione di

M. GOGLIA PETRELLI, Bologna, il Mulino, 1988 (Biblioteca storica); G. ALEGI, *Italo Balbo, stato della ricerca e ipotesi di lavoro*, in «Storia contemporanea», XX (1989), 6, pp. 1059-1104; G. ARGENTA, *Ardite imprese. Dalle esplorazioni polari del “Norve” e dell’“Italia” al raid di Francesco de Pinedo e Italo Balbo*, Torino, Gribaudo, 1995; V. CAPUTO, *Italo Balbo e il fascismo ferrarese, 1920-1922*, Casteggio (PV), CDL edizioni, 1997; AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Italo Balbo: Aviazione e potere aereo. Atti del convegno internazionale nel centenario della nascita (Roma, 7-8 novembre 1996)*, a cura di C.M. SANTORO, Roma, Aeronautica militare, 1998; G. ALEGI, *Balbo, Italo*, in *Dizionario del fascismo*, a cura di V. DE GRAZIA-S. LUZZATTO, I, A-K, Torino, Einaudi, 2002, pp. 132-135; G. ROCHAT, *Italo Balbo. Lo squadrista, l’aviatore, il gerarca*, Torino, UTET libreria, 2003. Tra le risorse edite che consentono di ricostruire sia le vicende di B. sia quelle della Regia aeronautica, vista la rilevanza del Maresciallo dell’aria nella storia della Forza armata, si segnalano alcuni degli scritti di quest’ultimo: *Da Roma a Odessa. Sui cieli dell’Egeo e del Mar Nero. Note di viaggio*, Milano, Treves, 1929; *Stormi in volo sull’Oceano*, Milano, Mondadori, 1931; *Diario 1922*, Milano, A. Mondadori, 1932 (Le scie); *Stormi d’Italia sul mondo*, introduzione di V. BEONIO-BROCCHIERI, Milano, A. Mondadori, 1934 (Edizioni Mondadori per le scuole medie); *La centuria alata*, Milano, Mondadori, 1933; *Sette anni di politica aeronautica. 1927-1933*, Milano, Mondadori, 1935 (stampata 1936), che raccoglie i testi dei discorsi tenuti da B. alla Camera dei deputati negli anni 1927-1933; *La politica sociale fascista verso gli arabi della Libia. Relazione presentata alla Reale accademia d’Italia, Fondazione Alessandro Volta, VIII convegno Volta, Roma 1938*, Roma, Stab. Tip. Europa, 1938; *La colonizzazione in Libia*, Firenze, Regio istituto agronomico per l’Africa italiana, 1939.

Francesco Baracca

Tra la ricchissima bibliografia su B. in questa sede ci limitiamo a citare le opere che sono state esaminate per la preparazione della presente *Guida*: L. CONTINI, *Baracca, l’Asso italiano*, Milano, O. Marangoni, 1933³ (Collana della Grande guerra, 23); A. FOSCHINI, *Baracca*, Roma, Editoriale aeronautica, 1939³; *Francesco Baracca tra storia, mito e tecnologia. Atti della giornata di studi organizzata dal Comune di Lugo di Romagna e dallo Stato maggiore Aeronautica - 5° Reparto in occasione del 120° anniversario e del 90° della morte*, Lugo di Romagna, Teatro Gioacchino Rossini, 17 maggio 2008, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2008, in particolare V.R. MANCA, *Gli anni della formazione*, pp. 9-17, G. ALEGI, *Francesco Baracca tra fronte e industrie*, pp. 19-37, P. VAR-

RIALE, *L'epistolario di Francesco Baracca*, pp. 39-43, R. GENTILLI, *Francesco Baracca in Francia*, pp. 45-55 e I. GUERRINI-M. PLUVIANO, *La persistenza del mito*, pp. 125-137; P. VARRIALE, *Francesco Baracca 1918-2008*, Roma, Rivista Aeronautica, 2008; M. PLUVIANO-I. GUERRINI, *Francesco Baracca, una vita al volo. Guerra e privato di un mito dell'Aviazione*, Udine, P. Gaspari, 2000 (Collezione storica, 10); L. GOLDONI-A. GOLDONI, *Francesco Baracca. L'eroe dimenticato della Grande guerra*, Milano, BUR, 2015 (BUR, Storia). Tra le pubblicazioni basate sui carteggi del pilota lughese si ricorda *Baracca. La carriera, le battaglie, le vittorie del grande aviatore raccontate nelle lettere alla madre*, raccolte da V. VARALE, con presentazione di P.R. PICCIO, Milano, Società editoriale italiana, 1919; e, ancora, il romanzo storico di D. RONDONI, *E se brucia anche il cielo. Il romanzo di Francesco Baracca. L'amore, la guerra*, Milano, Frassinelli, 2015, basato sull'epistolario tra B. e il padre Enrico. Inoltre, si segnala: F. BARACCA, *Memorie di guerra aerea*, a cura di P. CAPORILLI, Roma, Ardita, 1966, che comprende quanto l'Asso scrisse sulla propria vita di "cacciatore aereo", lettere alla sua mamma (e qualcuna al padre), brani di diario e frammenti di rapporti ufficiali sui combattimenti aerei sostenuti.

Alfredo Barbieri

Sulle vicende relative alla morte di B. cfr. R. SARDO-G. RACCANELLI-I.M. FORTI, *Caproni su Lubiana. 18 febbraio 1916*, Aviano, Aeronautica militare, 2008.

Giuseppe Baylon

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di B. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Giuseppe Bajlon*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Giovanni Bonardi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di B. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Giovanni Bonardi*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Giovanni Bozzolato

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di B. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Giovanni Bozzolato*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra le pubblicazioni scientifiche di B. si segnala: *A new photogrammetric procedure for offshore engineering surveys*, in «The Photogrammetric Record», (1989), October, 13/74,

pp. 277-287; con E. BAI, *Numerical photogrammetry for the survey of the leaning tower of Pisa*, in «ISPRS Journal of Photogrammetry and Remote Sensing», (1990), March, 44/6, pp. 325-342; *Manuale tecnico di stereofotogrammetria industriale. Con particolare riguardo alla pratica professionale degli operatori del settore petrolifero*, 1, Generalità, lavori preparatori, levate, restituzioni, Pisa, AGIP, 1992 (edizione fuori commercio). Sulla sua attività come fotogrammetra e cartografo dell'AGIP mineraria B. ha scritto le seguenti brevi memorie: *Sorprese nel Sahara della Mauritania, tutto il mondo è paese* (1972) e *Ricordi iraniani con l'AGIP, Anni '60*, consultabili on line rispettivamente agli indirizzi <http://www.pionierieni.it/wp/wp-content/uploads/Ricordi-di-Giovanni-bozzolato-fotogrammetra-Agip.1.pdf> e <http://www.pionierieni.it/wp/wp-content/uploads/Ricordi-iraniani-con-lAgip-anni-60.-Di-G.-Bozzolato.pdf>.

Alberto Briganti

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di B. cfr. AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Alberto Briganti. Inventario*, a cura di R. DAMIOTTI, 2014.

Si veda anche A. BERNABEL, *Internati militari italiani. La vicenda del generale Alberto Briganti, dalla scelta del volo all'8 settembre 1943*, in «Rivista Aeronautica», XC (2014), 1, pp. 102-109; e, ancora, E. DEL BROCCO, *Fissare il volo, fermare il tempo: descrizione delle immagini della Grande guerra nei fondi personali dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2014/2015, che include un approfondito profilo biografico di B., arricchito dalle informazioni contenute nell'intervista fatta dall'Autrice a Franco Briganti, figlio di B., il cui testo è riportato nell'Appendice A, e che comprende anche una descrizione analitica di una parte del materiale fotografico appartenente all'archivio personale di B. nonché ulteriori notizie sulla storia dell'archivio stesso.

Infine, tra gli scritti di B. si segnalano i seguenti: *Oltre le nubi il sereno. Ricordi di quarant'anni di volo e di avventura*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1988 (Protagonista, 6); *Oltre le nubi il sereno. L'uomo che visse tre volte. Ferito in un volo di guerra nel 1917, due volte fucilato nel 1945, muore a oltre cent'anni*, Valdagno, G. Rossato, 2003.

Stefano Cagna

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di C. cfr. F. CAFFARENA-C. STIACCINI, *Chi vola vale. L'immagine della Regia aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2013.

Si segnala T. PAGLIANA, *Stefano Cagna. Un aviatore al fianco di Italo Balbo*, Ormea, Comune di Ormea, 2002. Sull'archivio del Generale cfr. anche F. CAFFARENA-C. STIACCINI, *Il "Tesoro di carta" del generale Stefano Cagna. Raccolte in uno studio pubblicato dall'Ufficio storico dell'Aeronautica militare, testimonianze e fotografie inedite conservate nell'archivio privato del noto trasvolatore*, in «Rivista Aeronautica», LXXXVIII (2012), 1, pp. 94-101, consultabile on line all'indirizzo http://www.avia-it.com/act/cera_una_volta/regia_aeronautica/CUV_ra_2012/Il_tesoro_di_carta.pdf; scheda *Archivio Stefano Cagna*, in MiBAC-MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI, DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA, SOPRINTENDENZA ARCHIVISTICA PER LA LIGURIA, *La Soprintendenza archivistica per la Liguria. Attività, progetti, interventi*, a cura di F. IMPERIALE-G. OLGATI, Genova, Brigati, 2012, pp. 78-80.

Costantino Cattoi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di C. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Costantino Cattoi*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Su C. cfr. anche: M.E. RANGONI, *Missione di Roma, tratto dalla concezione mistica di Costantino Cattoi*, Milano, Ist. ed. cisalpino, 1939; D. SAURAT, *L'Atlantide e il regno dei giganti*, traduzione di G. MORESCO, Milano, Le nuove edizioni d'Italia, 1957, pp. 203-204; G.H. WILLIAMSON, *Road in the sky*, London, Neville Spearman, 1959, pp. 53-54; F. BERTARELLI, *L'uomo che crede ai giganti pietrificati*, in «Epoca», XVIII (1967), 883, pp. 66-69; A. MATALONI, *Diario di una vita*, Roccastrada, Il mio amico, 2008, *passim*; M. MARTINELLI, *Apu-An: il ritorno del Sole alato. Dalle Apuane a Tiahuanaco*, prefazione di R. PINOTTI, Baiso (Reggio Emilia), Verdechiario edizioni, 2011, in particolare pp. 13-24 e, per il carteggio tra C. e il chimico ed esoterista Filippo Martinelli, pp. 105-200.

Tra le pubblicazioni di C. si segnala l'opuscolo a stampa, a tiratura limitata, dal titolo *Visione alata della Guerra d'Italia*, Roma, Edizioni d'arte del cav. Astro Prosdoci, s.d. [1922?], formato da una raccolta di riproduzioni di documenti e fotografie afferenti specie alla Prima guerra mondiale.

Amerigo Contini

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di C. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO. *Inventario. Fondo Archivio di persona, Amerigo Contini*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Sull'attività di C. quale pittore cfr. A. FICHERA, *L'arte del volo di Amerigo Contini*, in «Rivista Aeronautica», XCI (2015), 6, pp. 104-107.

Vittorio Cordero di Montezemolo

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di C.d.M. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Vittorio Cordero di Montezemolo*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Inoltre, su C.d.M. cfr. anche U. D'AQUINO, *Cordero di Montezemolo, Vittorio*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XXVIII, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1983, pp. 798-799, consultabile on line all'indirizzo [http://www.treccani.it/enciclopedia/cordero-di-montezemolo-vittorio_\(Dizionario-Biografico\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/cordero-di-montezemolo-vittorio_(Dizionario-Biografico)).

Tra gli scritti di C.d.M. si segnalano i seguenti: *Studio sulla navigazione aerea*, Roma, Voghera, 1903; *Progetto di un aeroplano ad equilibrio automatico senza timone*, in «Rivista di Artiglieria e Genio», XXVII (1910), 3, pp. 481-504; *Le ali battenti*, in «Rivista di Artiglieria e Genio», XLIX (1930), 5, pp. 627-646; *L'ortottero*, in «Il Politecnico», LXXXIII (1935), 5, pp. 258-265; *Progetto di velivolo mosso dalla forza muscolare del pilota*, Torino, Tip. Artigianelli, 1938.

Mario De Bernardi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di D.B. cfr. F. ANDREANI, *Il fondo Mario De Bernardi nell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare. Inventario*, tesi di laurea in Scienze archivistiche e librerie, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2012/2013.

Sempre sulle vicende del Colonnello cfr.: A. BARBARO, *Mario De Bernardi. Signore degli spazi*, Roma, Libreria del littorio, 1928; A. JACOPINI, *Mario De Bernardi*, Roma, Ardita, 1934²; «Volo», IX (1959), 4, numero quasi esclusivamente dedicato a D.B.; I. MENCARELLI, *Mario De Bernardi*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1969; G. VALLE, *In onore di Mario De Bernardi*, in «Bollettino dell'Istituto storico e di cultura dell'Arma del genio», XL (1974), 1, pp. 73-84; M.V. FALORSI DE BERNARDI, *Mario De Bernardi*, Roma, Bizzarri, 1976; G. EVANGELISTI, *Un'aquila nel cielo. Mario De Bernardi. La vita, le imprese*, Firenze, Olimpia, 1999.

Inoltre, si segnala E. DEL BROCCO, *Fissare il volo, fermare il tempo: descrizione delle immagini della Grande guerra nei fondi personali dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2014/2015, che include un approfondimento

dito profilo biografico di D.B., arricchito dalle informazioni contenute nell'intervista fatta dall'Autrice a Fiorenza De Bernardi, figlia di D.B., il cui testo è riportato nell'Appendice B, e che comprende anche una descrizione analitica di una parte del materiale fotografico appartenente all'archivio personale di D.B. nonché ulteriori notizie sulla storia dell'archivio stesso.

Francesco Ferrarin

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di F. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Francesco Ferrarin*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Su F. cfr. anche le seguenti pubblicazioni: *I grandi records mondiali. I binomi FIAT-Savoia e Ferrarin-Del Prete conquistano due nuovi allori all'Aeronautica italiana*, in «L'Ala d'Italia», VII (1928), 6, pp. 526-530; A. ROSSI, *Il Ferrarin aviatore sconosciuto: Francesco*, Schio, Safigraf, 2010; R. MANTIERO, *Le Ali di Francesco Ferrarin: un uomo, un pilota, un soldato, la sua storia*, Thiene, Associazione ricercatori storico Aeronautica Dogfight, 2015.

Ferri Forte

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di F. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Forte Ferri*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Mario Fucini

Per la descrizione di due dei fascicoli che costituiscono l'archivio e per le vicende biografiche di F. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Mario Fucini*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra gli scritti di F. si segnalano il volume *Ali d'Italia sull'Oceano. Il volo di Italo Balbo spiegato ai ragazzi*, Firenze, R. Bemporad & figlio, 1931 e il volume *Voli sul nemico*, Firenze, Bemporad, 1932, contenente le sue memorie sull'esperienza vissuta nel corso della Prima guerra mondiale.

Guglielmo, Guido e Italo Iacobucci

Sulla storia dei tre fratelli I. cfr. G. PEDE-M. VITALE, *Il sole sta per levarsi dalle alture di Bengal. Guido, Guglielmo, Italo Iacobucci tre vite al servizio della Patria*, s.l. [Campobasso], Regia edizioni, 2015.

Bernardino Lattanzi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di L. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Bernardino Lattanzi*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra le pubblicazioni di L., di natura tecnica e scientifica, si segnalano, con altri autori, il volume 1 dell'opera *Studi e ricerche sul trattamento dei fluidi*, Milano, Hoepli, 1969; *Superaerodinamica teorica. Con appendice di metodi di misura di pressione e di forze*, Roma, s.e. [Università degli studi di Roma, Scuola di ingegneria aerospaziale], 1970; *Dall'elica bipala di legno alla dodecapala composita a freccia*, Roma, IBN, 1994 (Icaro moderno, 52); *Siluri e aerosiluri italiani*, Roma, IBN, 2006. Sempre afferente all'ambito aeronautico una serie di scritti di L. sono utili anche per ricostruire la storia dell'attività di progettazione e sperimentazione della Regia aeronautica, come, ad esempio, *Vita ignorata del Centro studi ed esperienze di Guidonia*, Roma, IBN, 1990 (Icaro moderno, 29) e *L'opera scientifica di Alessandro Guidoni, ingegnere militare*, Roma, IBN, 1992 (Icaro moderno, 42). Inoltre, si ricorda il *Dizionario aeronautico multilingue. Italiano, francese, inglese, tedesco*, Roma, IBN, 1991 (Icaro moderno, 38). Per fornire un quadro più completo della personalità di L. cfr. anche i suoi studi su Foligno: *Paolo Lattanzi. Magistrato folignate nel 150° anniversario della nascita*, s.l., s.e., 1966; *Le monete di Foligno*, Foligno, Cassa di risparmio, 1977; *Storia di Foligno*, Roma, IBN, 1994-2002, voll. 5.

Fabio Mannu

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di M. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Fabio Mannu*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Giovanni Battista Marieni

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di M. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Giovanni Marieni*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Su M. si veda anche: I. SULLIOTTI, *Il generale Giovanni Marieni. Fondatore dell'Aeronautica di guerra, comandante generale del Genio della Vittoria*, Bergamo, s.e. [Stamperia ed. comm.], 1940; *VI. Ten. gen. Marieni marchese G. Battista*, in R. D'ASCIA, *Storia dell'Arma del genio, VI, Dalla fine della Prima guerra mondiale alla vigilia della Campagna in Africa orientale (1918-1935)*, Roma, Stato maggiore dell'Esercito, Ufficio storico, 2002, pp. 412-413; L.E. LONGO, *Il genio della vittoria. Giovanni Battista Marieni comandante*

generale dell'Aeronautica e del Genio dopo Caporetto, con prefazione di P. GASPARI, Udine, Gaspari, 2010 (Collana storica). Inoltre, cfr. il sito <http://www.marieni-saredo.it/Home.htm>, curato da Giovanni Marieni Saredo, nipote di M., che contiene approfondite informazioni biografiche sul Generale nonché riproduzioni digitali di una parte del materiale fotografico appartenente al suo archivio personale, in parte ancora custodito dai familiari.

Tra i numerosi scritti di M. si segnala MINISTERO DELLE COLONIE, MOSTRA COLONIALE DI GENOVA, *I lavori del Genio militare in Tripolitania. Relazione sommaria*, a cura di G. MARIENI, Roma, Tip. naz. G. Bertero, 1914.

Mildred McRae Mixson

Per la descrizione del carteggio tra M.M. e Francesco de Pinedo cfr. STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, UFFICIO STORICO, *Francesco de Pinedo, trasvolatore*, a cura di C. SAGGIORO, 2016.

Informazioni sulla famiglia Mixson sono disponibili on line all'indirizzo <http://www.mixsonian.com/genealogy/mixon-mixson/pg-135.html>. Per la storia della donazione dell'epistolario all'USAM cfr. S. NORTON, *A gesture of friendship 80 years in the making*, in «Foreign Area Officer Association Journal of International Affairs», (2014), XVII/1, p. 9, consultabile on line all'indirizzo http://www.faoa.org/Resources/Documents/FOA%20Journal_Spring14_Final5_low.pdf.

Amedeo Mecozzi

Su M. cfr. I. MENCARELLI, *Amedeo Mecozzi*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1979. Inoltre, i saggi principali scritti da M. sono raccolti in *Scritti scelti sul potere aereo e l'aviazione d'assalto, 1920-1970*, con commento e note biografiche e bibliografiche di F. BOTTI, Aeronautica militare, Ufficio storico, Roma, 2006, voll. 2.

Paolo Moci

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di M. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Paolo Moci*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Inoltre, tra le pubblicazioni di M. si segnala: *Seguendo la bandiera. Vita di un aviatore*, Milano, Giorgio Apostolo editore, Roma, Paolo Moci, 2001; *Scritti e discorsi (1940-1998)*, Roma, Aeronautica militare, Ufficio storico, 2002.

Manlio Molfese

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di M. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Manlio Molfese*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra gli scritti di M. si segnala: *L'Aviazione da ricognizione italiana durante la Guerra europea (maggio 1915-novembre 1918)*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, 1925; *Organizzazione della navigazione aerea*, in «Rivista Aeronautica», I (1925), 12, pp. 88-91.

Calogero Palamenghi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di P. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Calogero Palamenghi*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Armando Palanca

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di P. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Armando Palanca*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Sulla vita di P. si veda anche: AMMINISTRAZIONE COMUNALE APPIGNANO-MACERATA-ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA, *Qui è nato un pioniere. Intuizioni-progetti-brevetti. Inventiva e capacità di un appignanese, Armando Palanca*, a cura di M. PEDRETTI, Appignano, Poloni Grafica, 1989; *Armando Palanca*, in «Rivista Aeronautica», LXXX (2004), 5, pp. 128-129; *Sulla figura e l'opera dell'ingegner Armando Palanca. Atti del convegno di studio svoltosi in Appignano (MC) il 3 luglio 2005*, Macerata, Associazione Arma aeronautica, Sezione di Macerata, 2005.

Infine, tra gli scritti di P. si segnala il *Reparto alta velocità. Coppa Schneider e primati mondiali di velocità 1928/1934*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1996.

Luigi Petrucci

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di P. cfr. AERONAUTICA MILITARE, UFFICIO STORICO, *Gen. Luigi Petrucci. Inventario dell'archivio personale*, a cura di F.P. SICA, 2011.

Enrico Pezzi

Su P. cfr. A. POPPI, *Piloti nella neve. 29 dicembre 1942. La scomparsa del generale Enrico Pezzi e del tenente pilota Giovanni Bisacchi nei cieli ucraini*, Modena, Il Fiorino, 2012.

Inoltre, si segnala il sito dedicato a P., consultabile all'indirizzo <http://www.enricopezzi.it/archivio-storico.html>.

Celso Ranieri

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di R. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Ranieri Celso*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Inoltre, su R. si veda anche E. SAVI, *Celso Ranieri generale di squadra aerea*, necrologio, in «Bollettino della Deputazione di storia patria per l'Umbria», LXIII (1966), 2, pp. 257-261.

Sabelli, famiglia

Per la descrizione dell'archivio Sabelli e per le vicende di Giovanni Sabelli cfr. MINISTERO DELLA DIFESA, STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario Archivio Sabelli*, a cura di F.P. SICA, 2015.

Inoltre, si segnala E. DEL BROCCO, *Fissare il volo, fermare il tempo: descrizione delle immagini della Grande guerra nei fondi personali dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare*, tesi di laurea magistrale in Archivistica e biblioteconomia, Università degli studi di Roma La Sapienza, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 2014/2015, che include un approfondito profilo biografico di Giovanni Sabelli, arricchito dalle informazioni contenute nell'intervista fatta dall'Autrice a Maria Sabelli, pronipote di Giovanni, il cui testo è riportato nell'Appendice C, e che comprende anche una descrizione analitica di una parte del materiale fotografico appartenente all'archivio familiare nonché ulteriori notizie sulla storia dell'archivio stesso. Infine, cfr. P. VARRIALE, *Il "Bulgaro", Giovanni Sabelli, Asso della caccia, 1886-1917*, in «Rivista Aeronautica», XCI (2015), 1, pp.102-107.

Ercole Savi

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di S. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Ercole Savi*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra gli scritti di S. si segnala: *A proposito della democratizzazione delle Forze armate*, in «Rivista Aeronautica», XLIX (1973), 6, pp. 45-67; *40 anni dopo gli Atlantici a Chicago*, Roma, Graf Nova Tipografia, s.d. [1973].

Carlo Unia

Per la descrizione dell'archivio e per un primo profilo biografico di U. cfr. STATO MAGGIORE

AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Carlo Unia*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra gli scritti di U. si segnalano i volumi *Storia degli aerosiluranti italiani*, Roma, Edizioni Bizzarri, 1974, e *Lager 64/Z di Schokken, Polonia. Un altro volto della Resistenza*, Roma, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, 1977, pubblicazione promossa dall'Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica.

Celestino Uselli

Su U. cfr. I. MENCARELLI, *Celestino Uselli (8-4-1877/6-4-1926)*, Roma, Stato maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1972. Su alcune delle imprese del “milanese volante” si veda: *Feste e concorsi aeronautici, Cronaca aeronautica e La tragica ascensione del “Regina Elena”*, in «Bollettino della Società aeronautica italiana», III (1906), 5-6, rispettivamente pp. 145-151, pp. 156 e 159 e pp. 159-163; *La traversata delle Alpi in aerostato sferico*, in «Bollettino della Società aeronautica italiana», III (1906), 11-12, pp. 295-302, con relazione storica dell'impresa redatta dallo stesso U.

Giuseppe Valle

Su V. cfr. I. MENCARELLI, *Giuseppe Valle*, Roma, Ufficio storico Aeronautica militare, 1979; A. PELLICCIA, *Giuseppe Valle. Una difficile eredità*, Roma, Ufficio storico dello Stato maggiore dell'Aeronautica, 1999. Tra i numerosi scritti di V. si segnala: *I miei trent'anni di volo*, Milano, A. Mondadori, 1940²; *Pace e guerra nei cieli*, Roma, Volpe, 1966; *Uomini nei cieli. Storia dell'Aeronautica italiana*, Roma, CEN-Centro editoriale nazionale, 1973.

Rodolfo Verduzio

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di V. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Rodolfo Verduzio*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Tra i numerosi scritti e interventi di V. si ricordano i seguenti: *Sui danni prodotti ai fabbricati dall'eruzione vesuviana*, Roma, Tip. Voghera, 1906; *Sulla statica delle “eliche”*, Roma, L'Universelle, Imprimerie polyglotte, 1917; *Sulla variazione della velocità massima dei velivoli per lievi pendenze della traiettoria*, Roma, Tip. del Senato, di G. Bardi, 1919; *La teoria del volo dell'aeroplano*, Roma, P. Maglione & C. Strini, 1920; *Sulla sistemazione del motore a bordo dei velivoli*, in «Rendiconti dell'Istituto sperimentale aeronautico», serie II, XI (1923), 2, pp. 73-108; *La dinamica delle macchine aeree*, Roma, Libreria di scienze e lettere, 1924; *Costruzione dei velivoli*, Roma, Libreria di scienze e lettere, 1925²; *Sulla possibilità della trasvolata polare del dirigibile “N.1”*, in «L'Aerotecnica», VI

(1926), 3, pp. 177-181; *Teoria e costruzione dei velivoli*, Roma, Stabilimento tipo-litografico del Genio civile, 1927-1930, voll. 2; *Appunti sul calcolo dell'ala a sbalzo*, in «L'Aerotecnica», X (1930), 4, pp. 240-261; *La costruzione dei velivoli. Parte prima, Nozioni generali, Calcolo della cellula biplana*, Roma, V. Ferri, 1933; *Elementi del calcolo statico dei dirigibili*, Roma, Libreria di scienze e lettere, 1933; R. SCUOLA DI INGEGNERIA DI ROMA, *L'ingegneria italiana nella Grande guerra. Discorso letto dal prof. generale Rodolfo Verduzio nella solenne inaugurazione dell'anno accademico 1932-33*, Roma, Tip. Pallotta, 1933. Inoltre, sull'attività di V. si veda anche il suo testo, a stampa, *Appunti biografici del ten. gen. R. Verduzio, ordinario della R. Università*, Roma, s.e., 1941.

Alceo Verza

Per la descrizione dell'archivio e per le vicende biografiche di V. cfr. STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE, 5° REPARTO, UFFICIO STORICO, *Inventario. Fondo Archivio di persona, Alceo Verza*, a cura di R. CROCIANI, 2017.

Inoltre, tra le pubblicazioni di V. si veda *L'aeroplano. Storia, teoria, costruzione*, Milano, Casa ed. L. Trevisini, 1917.



INDICI

AVVERTENZA GENERALE

Gli indici riguardano la *Parte prima - L'Ufficio storico dell'Aeronautica militare* (pp. 1-175), la *Parte seconda - I fondi archivistici* (pp. 177-361) e *Le fonti* (pp. 363-398). I riferimenti rinviano al numero della pagina del volume; la presenza della voce nelle note a piè di pagina è stata segnalata con una “n”.

Per una corretta individuazione dell'entità indicizzata nel caso di nomi, onomastici o toponomastici, con più varianti grafiche, si è assunta come “voce-guida” la forma ufficiale o quella prevalentemente attestata, riportando tutte le altre lezioni; le relazioni tra le diverse locuzioni, attinenti alla stessa persona o allo stesso luogo, sono state evidenziate con l'uso del rinvio “vedi” mentre per segnalare legami tra intestazioni relative a diverse entità è stato adottato il rinvio “vedi anche”. Le eventuali denominazioni in lingua straniera sono state indicate così come reperite; inoltre, per i nomi di persona sono stati riportati, ove presenti, gli ulteriori cognomi assunti, in aggiunta a quello attribuito alla nascita, in base ad atti formali (in particolare, a seguito di matrimonio) e, ancora, sono stati segnalati i soprannomi, i diminutivi e gli pseudonimi.

Sono stati registrati i nomi di famiglia, persona e luogo presenti nelle denominazioni di istituzioni ed enti in caso di esistenza di un diretto collegamento (ad esempio, Vallecchi, casa editrice) e di una reale coincidenza tra la denominazione e il contesto territoriale di riferimento (ad esempio, Comando Aviazione della Somalia italiana, Università degli studi di Pavia).

Non sono presenti, perché ricorrenti, i riferimenti all'Italia e alle sue macro suddivisioni territoriali (ad esempio, Italia settentrionale, Italia centrale); sono stati poi esclusi dagli indici i nomi di istituzioni, enti, aziende e di località presenti nelle note tipografiche delle citazioni bibliografiche.

1. Persone e famiglie**A**

Aiello Azzurra, 374-376
 Aimone Cat Mario, vedi Ajmone-Cat Mario
 Aimone-Cat Mario, vedi Ajmone-Cat Mario
 Ajmone Cat Mario, vedi Ajmone-Cat Mario
 Ajmone-Cat, famiglia, 300
 Ajmone-Cat Antonio, 298
 Ajmone-Cat Mario, 9n, 31-32, 33n, 65n, 68n, 73n, 74n, 80, 87n, 108, 297-300, 332, 340, 379-380, 385-386
 Ajmone-Cat Rita, 298, 386
 Albani Barbieri Alberto, 13n
 Alegi Gregory, 41n, 44n, 368, 381, 387
 Alessandrini Renato, 314
 Alfonsi Alessandro, 20n
 Amedeo di Savoia, duca d'Aosta, 121n
 Amedeo di Savoia-Aosta, vedi Amedeo di Savoia, duca d'Aosta
 Ancillotto Giannino, 121n, 255
 Andalò Egisto, 78n
 Andreani Fabiana, 391
 Andreotti Giulio, 344
 Angelini Giorgio, 121n, 366
 Apostolo Giorgio, 379
 Aramu Giorgio, 301
 Aramu Mario, 300-303, 386
 Aramu Olga, vedi Lavezzari Aramu Olga
 Aramu Lavezzari Olga, vedi Lavezzari Aramu Olga
 Arduino Ettore, 314
 Arena Nino, 65n, 121n, 380-381
 Argan Giovenale, 110
 Argenio Andrea, 382
 Argenta Guido, 379, 387
 Armani Armando, 13n, 15n
 Arpino Mario, 131n

Aurelio Lucio Emilio, 87n, 100, 101n, 102n, 104n, 365, 385

B

Badoglio, famiglia, 340
 Badoglio Pietro, 311
 Bailo Luigi, 343, 354
 Baistrocchi Alfredo, 298
 Baj Elena, 389
 Bajlon Giuseppe, vedi Baylon Giuseppe
 Balbo, famiglia, 352
 Balbo Italo (detto anche Pizzo di Ferro), 11, 20n, 28n, 45, 87n, 149, 301-302, 307, 309-313, 315, 335, 340, 348-349, 352-353, 378-379, 386-387, 390, 392
 Balbo Paola, vedi Bellini Balbo Paola
 Balbo Paolo, 353
 Balbo Bellini Paola, vedi Bellini Balbo Paola
 Baldacci Giorgio, 20n
 Balla Giacomo, 174
 Baracca, famiglia, 304-305
 Baracca Enrico, 303-305, 388
 Baracca Francesco, 87n, 303-305, 317, 319, 341, 387-388
 Baracca Paola, vedi Biancoli Baracca Paola
 Baracca Biancoli Paola, vedi Biancoli Baracca Paola
 Baracca de' Biancoli Paola, vedi Biancoli Baracca Paola
 Barbaro Aldo, 391
 Barbieri Alfredo, 343, 354, 388
 Barlattani Massimiliano, 164n, 165n, 169n, 366
 Baruzzi Aurelio, 305
 Battistelli Pier Paolo, 366, 381
 Baudoin Giuseppe, 121n
 Baylon Giuseppe, 257, 354-355, 388
 Bellandi Riccardo, 383
 Bellini Paola, vedi Bellini Balbo Paola
 Bellini Balbo Paola, 353

Beltrami Gian Mario, 370
Bendotti Angelo, 382
Beonio-Brocchieri Vittorio, 387
Bernabei Antonio, 389
Bernardis Giuseppe, 170n
Bernasconi Mario, 112n
Bertarelli Franco, 390
Bertelli Achille, 316
Bettini-Prosperi Margherita, 29n,
373-374, 376
Biaggi Roberto, 374-375
Bianchi Domenico, 81n, 119n, 120n,
121n, 144n, 385
Biancoli Paola, vedi Biancoli Baracca
Paola
Biancoli Baracca Paola, 303, 305
Biasi Silvio, 66n
Bignami Giorgio, 337
Binchi Carmela, 151n
Bisacchi Giovanni, 395
Biseo Attilio, 87n
Bisogniero Claudio, 330
Boccardi Giulia, 377
Bogliari Francesco, 100n
Boldrini Arrigo, 371
Bompiani Giorgio, 22n
Bonardi Giovanni, 305-306, 388
Bonincontro Ilaria, 29n, 373-374, 376
Bonomi Ruggiero, 257, 380
Bonzani Alberto, 6 e n, 335
Borgatti Mariano, 39n
Borsi Franco, 20n
Borzise Luigi, 160n
Botti Ferruccio, 394
Botto Ernesto, 257, 328, 354
Bozzolato Giovanni, 306-307, 388-389
Brack Papa Francesco, 121n
Brienza Bruno, 372
Briganti Alberto, 307-311, 389
Briganti Franco, 308, 389
Broglia Luigi, 383
Bucchi Mario, 97n

bulgaro (il), vedi Sabelli Giovanni
Buonocore Andrea, 371
Buzzacchi Mimi, 379

C

Cadorna Luigi, 28n
Caffarena Fabio, 169n, 389-390
Cagna, famiglia, 312n
Cagna Luciana, 169n, 312-313
Cagna Maria, 312-313
Cagna Stefano, 169n, 311-312 e n, 313,
389-390
Callieri Gino, 97n
Calligaro Eugenio, 351
Camerani Wera, vedi Camerani Minardi
Wera
Camerani Minardi Wera, 327
Cammarano Pasquale Donato, 128 e n,
129n
Campanelli Ernesto, 330
Campini Secondo, 318
Canosa Romano, 382
Caporilli Piero, 388
Cappellano Filippo, 378
Cappuzzo Umberto, 382
Caprara Giovanni, 383
Caprara Maurizio, 383
Capriata Manlio, 100n, 101n, 105n, 107n
Caproni, famiglia, 352
Caproni Gianni, 44n, 87n, 316, 318
Caproni Timina, vedi Guasti Caproni
Timina
Caproni Guasti Timina, vedi Guasti
Caproni Timina
Caproni-Guasti Timina, vedi Guasti
Caproni Timina
Caputo Settimo, 170n
Caputo Vincenzo, 387
Caratti Attilio, 314
Carbone Flavio, 106n, 156n, 367
Carlesso Lorenzo, 382
Carnevale Alberto Mario, 90n

Carnevale Luigi, 24n
 Cartosio Tomaso, 121n
 Carucci Paola, 172
 Casanova Eugenio, 11n
 Casini Gabriele, 121n
 Casolini Luigi, 380
 Cassese Sabino, 89n, 371
 Cassinerio Ambrogio, 370
 Cassinis Giuseppe, 45
 Castaldi Gaetano, 148n
 Castoldi Mario, 112n
 Catalanotto Baldissare, 381
 Cattoi Costantino, 313-314, 390
 Cattoi Maria Domenica, vedi Mataloni
 Cattoi Maria Domenica
 Cattoi Mataloni Maria Domenica, vedi
 Mataloni Cattoi Maria Domenica
 Cattoi-Savarese, famiglia, vedi
 Savarese-Cattoi, famiglia
 Cattolico Anna Rita, 54n, 375-376
 Cavallero Ugo, 63, 64n
 Cavara Otello, 379
 Cazzaniga Annibale, 125n, 126n,
 144-145 e n
 Cecchini Silvia, 21n
 Cencini Vittorio, 386
 Cerini Leandro, 318
 Cermelli Mario, 151n, 381
 Cerquetti Enea, 371
 Cersosimo Giovanni Battista, 386
 Cesari Cesare, 28n
 Ceva Lucio, 380
 Chamberlin Clarence Duncan, 255
 Chianese Benedetto, 366
 Chiaretti Alessandro, 372, 374
 Chiti Edoardo, 89n, 371
 Ciano Galeazzo, 386
 Ciccarese Silvia, 369
 Ciocca, famiglia, 315
 Ciocca Callisto, 314-315
 Ciocca Marcella, 315

Ciocca Margherita, vedi Vietti
 Ciocca Margherita
 Ciocca Vietti Margherita, vedi Vietti
 Ciocca Margherita
 Cipriani Carlo Cetto, 17n, 20n, 21, 34n,
 37n, 77n, 160n, 164n, 367
 Circi Maurizio, 121n
 Civoli Massimo, 381
 Clerici Ambrogio, 5n
 Cobianchi Mario, 64n
 Coltrinari Massimo, 382
 Cometti Giuseppe, 356-357
 Conrado Giuseppe, 358
 Conti Flavio Giovanni, 382
 Contini Amerigo, 315-316, 390-391
 Contini Luigi, 378, 387
 Coppola Arturo, 327
 Cordero di Montezemolo Vittorio,
 316-317, 391
 Corsi Carlo, 86n
 Cossiga Francesco, 342
 Costa Albesi Renato, 379, 386
 Costanzi Giulio, 43n, 367
 Crisafio Domenico, 371
 Crocco Gaetano Arturo, 43n, 121n, 130n,
 350
 Croce Ettore, 21n
 Crociani Raffaella, 388, 390-398
 Cuozzo Mariagrazia, 375
 Cupini Ranieri, 379
 Curami Andrea, 151n
 Cutry Francesco, 16 e n, 20n, 62n

D

Da Milano Cristina, 135n, 368
 Damiotti Rita, 371-372, 374, 389
 D'Annunzio Gabriele, 307, 313, 315,
 320, 325
 D'Aquino Umberto, 391
 Da Schio Almerico, 121n
 D'Ascia Renato, 393
 D'Autilia Maria Letizia, 366

De Bernardi Fiorenza, 318-319, 392
 De Bernardi Maria Vittoria, vedi Falorsi
 De Bernardi Maria Vittoria
 De Bernardi Mario, 87n, 317-319,
 391-392
 De Bernardi Falorsi Maria Vittoria, vedi
 Falorsi De Bernardi Maria Vittoria
 de' Biancoli Paola, vedi Biancoli Baracca
 Paola
 de' Biancoli Baracca Paola, vedi Biancoli
 Baracca Paola
 De Bono Emilio, 379, 386
 de Grazia Victoria, 387
 Del Brocco Elisa, 376, 389, 391, 396
 Del Carretto Fabrizio, 371
 Del Negro Piero, 100n
 Del Prete Carlo, 255, 392
 de Mari Olimpia, 386
 Demezio Zemaco, vedi Mecozzi Amedeo
 De Nicolò Marco, 366
 Denittis Anna Cristina, 375
 de Pinedo Francesco, 3, 4n, 19n, 87n,
 255, 318-319, 330-331, 335, 379, 387,
 394
 De Rysky Carlo, 379
 De Vincenti Aristide, 72n
 De Vito Aldo, 353
 Di Bernardo Giorgio, 383
 Di Felice Sarah, 375
 Di Martino Basilio, 378
 Di Menna Rosa Eletta, vedi Di Menna
 Sabelli Rosa Eletta
 Di Menna Sabelli Rosa Eletta, 341-343
 Di Zio Tiziana 151n
 Donati Alberto, 332
 Donati Gianmarco, 332
 Douhet Giulio, 40-41 e n, 150, 332
 Dragoni Patrizia, 21n
 Dudovich Marcello, 174
 Durand de la Penne Luigi, 39n
 Durante Serafino, 368

E

Emanuele Filiberto, duca di Savoia, 44
 Emiliani Angelo, 380
 Enrica, moglie di Carlo Martra, vedi
 Martra Enrica
 Evangelisti Giorgio, 391

F

Fabbri Fausto, 195
 Facta Giovanni, 21n
 Falorsi Maria Vittoria, vedi Falorsi
 De Bernardi Maria Vittoria
 Falorsi De Bernardi Maria Vittoria, 319,
 391
 Falqui Enrico, 386
 Fanali Duilio, 361
 Fantuzzi Giovanni, 330
 Fagnoli Ettore, 85n
 Fassi Francesco, 21n
 Favre Sisto, 21n
 Felici Domenico, 369
 Fera Luigi, 317, 325
 Ferracin Eugenio, 90n
 Ferracuti Sandro, 160n
 Ferrante Ovidio, 135n, 368, 379
 Ferrara Patrizia, 79n
 Ferraretti Salvatore, 371
 Ferrari Massimo, 377
 Ferrari Paolo, 377-378
 Ferrarin Arturo, 87n, 255, 320, 332, 392
 Ferrarin Carlo, 320
 Ferrarin Francesco, 320, 392
 Ferrarin Rosetta, 320
 Fichera Ada, 391
 Filippi Evandro, 382
 Finzi Aldo, 320, 345
 Fiorletta Emanuela, 375-376
 Fonti Daniela, 20n
 Forlanini Enrico, 121n
 Forte Ferri, 355, 392
 Forte Gabriella, 355
 Forti Ivo Michael, 388

Fortuna Giancarlo, 369
 Foschini Antonino, 387
 Franchini Giovanni, 321
 Franchini Katia, moglie di Giovanni, 321
 Frascchetti Alessandro, 377
 Freri Prospero, 121n
 Friggi Ivana, 375
 Fucini Enzo, 322
 Fucini Mario, 321-322, 392
 Furlan Federico, 383

G

Gaeta Giuseppe, 71n
 Gagliano Salvatore, 165n
 Gala Francesco Saverio, 148n
 Galdieri Rambaldo, 368
 Galeotti Isabella, 377
 Galloro Maria, 366
 Gamba Severino, 371
 Gardella, famiglia, 134n, 347
 Gardella Aura, vedi Usuelli Gardella Aura
 Gardella Usuelli Aura, vedi
 Usuelli Gardella Aura
 Garelo Giancarlo, 121n
 Gargiulo Enrico, 377
 Garofoli Libero, 141n
 Gaspari Paolo, 394
 Gasparotto Luigi, 332
 Gatti Angelo, 22n
 Gazzera Pietro, 146n, 147n
 Gencarelli Elvira, 77n
 Gentile Giovanni, 31
 Gentile Rodolfo, 377
 Gentili Roberto, 358, 378-379, 385, 388
 Ghergo Giuseppe Federico, 380
 Ghisalberti Alberto Maria, 101, 106n
 Ghizzardi Achille, 134 e n
 Giacchi Nicolò, 24n
 Giacomelli Raffaele, 134 e n
 Giannetto Marina, 152n, 382
 Giannone Giuliano, 99n, 104n, 149n,
 366, 368

Gianquinto Michele, 82n, 193
 Giglio Carlo, 366
 Gionfrida Alessandro, 106n, 155n, 156n,
 367
 Goglia Petrelli Mirella, 387
 Goldoni Alessandro, 388
 Goldoni Luca, 388
 Grassia Edoardo, 380, 382
 Grasso Alessio, 372-374, 376
 Graziani Ersilia, 107n
 Graziani Giulio Cesare, 356
 Guareschi Giovanni, 327
 Guasti Timina, vedi Guasti Caproni
 Timina
 Guasti Caproni Timina, 44n
 Gueli Marco, 381
 Guerrini Irene, 388
 Guglielmetti Aldo, 121n
 Guidoni Alessandro, 87n, 393

H

Honorati Luciana, vedi Honorati Ranieri
 Luciana
 Honorati Ranieri Luciana, 340

I

Iachino Angelo, 380
 Iacobucci Gabriella, 323-324
 Iacobucci Guglielmo, 322-324, 392
 Iacobucci Guido, 322-324, 392
 Iacobucci Italo, 322-324, 392
 Iacometti Ernesto, 328
 Imperiale Francesca, 390
 Iozzi Antonio, 385

J

Jacopini Alberto, 391
 Jean Carlo, 371

K

Keller Guido, 122n
 Kostewicz David, 99n

L

Labanca Nicola, 100n, 173n, 366
Lago Ugo, 314
Landi Carlo, 164n, 165n, 166n, 170n
Lanzarini Orietta, 21n
Lattanzi Bernardino, 324, 393
Lattanzi Paolo, 393
Laurenzi Massimo, 377
Lavezzari Olga, vedi Lavezzari Aramu
 Olga
Lavezzari Aramu Olga, 301
Lazzati Giulio, 121n, 377
Legler, famiglia, 134n
Leo Nunzio, 386
Leonardo da Vinci, 110, 367
Levine Charles Albert, 255
Licheri Sebastiano, 377, 380
Lindbergh Charles, 255
Liotta Aurelio, 329
Lioy Vincenzo, 14n, 34 e n, 35, 63n, 87n,
 88n, 112, 118n, 365, 367, 376-377
Lisi Costanza, 29n, 374
Locatelli, famiglia, 134n
Locatelli Antonio, 121n, 134, 335
Lockheed (Corporation), industria
 aerospaziale statunitense, 383
Lodi Angelo, 65n, 66 e n, 67 e n, 76, 87n,
 380
Lodolini Armando, 359-360
Lodolini Elio, 16n, 103n, 106n, 256n,
 172 e n, 359-360, 366
Lombard Vincenzo, 329
Lombardo Antonino, 103n
Longo Luigi Emilio, 393
Lo Torto Antonino, 89n, 371
Lovadina Antonio, 318-319
Ludovico Domenico, 71n, 111, 121n,
 378
Lugo Andrea, 105n
Luzzato Enrico, 351
Luzzatto Sergio, 387

M

Maceratini Giuseppe, 45n
Maddalena Umberto, 87n
Magnani Gino, 121n
Mainini Maria Rosaria, 107n
Malaparte Curzio, vedi Suckert Curzio
Malizia Nicola, 121n, 380-381
Malpassuti Vittorio, 13 e n
Manca Vincenzo Ruggero, 387
Manni Giuseppe, 7n
Manni Marco, 379
Mannu Fabio, 355, 393
Mantiero Roberto, 392
Manzoni Cesare, 377
Marani Giuseppe, 132n
Marazio Giovanni, 345
Marazza Achille, 110
Marches Renzo, 115n
Marchi Oscar, 368
Marcuzzo Bruno, 378
Marieni Giovanni, vedi Marieni Giovanni
 Battista
Marieni Giovanni Battista, 324-326,
 393-394
Marieni Saredo Giovanni, 325, 394
Marinetti Filippo Tommaso, 318
Marino Roberto, 20n
Martinelli Filippo, 390
Martinelli Maurizio, 390
Martini Giuseppe, 103n
Martino Daniela, 375
Martra, famiglia, 326-327
Martra Aurelia, 326-327
Martra Carlo, 326-327
Martra Enrica, moglie di Carlo Martra,
 327
Masala Tommaso Vincenzo, 133 e n,
 328-329
Masi Tullo, 305
Masiero Guido, 255, 332
Mataloni Antonio, 390

Mataloni Maria Domenica, vedi Mataloni
 Cattoi Maria Domenica
 Mataloni Cattoi Maria Domenica, 313
 Mattei Enrico, 344
 Mattesini Francesco, 151n, 381
 Mattioli Guido, 379-380
 Maugeri Franco, 9n
 Mazzetti Massimo, 371
 McGaw Smyth Howard, 78n
 McRae Mildred, vedi McRae Mixson
 Mildred
 McRae Mixson Mildred, 329-330 e n,
 331, 394
 McRae James Henry, 329, 330n
 Mecozzi Amedeo (pseud. Demezio
 Zemaco), 109 e n, 110n, 121n,
 331-333, 394
 Mencarelli Igino, 87n, 121n, 386, 391,
 394, 397
 Mercuri Lamberto, 382
 Mettimano Alessandro, 98n, 130n
 Micciani Amedeo, 84n
 milanese volante (il), vedi Uselli
 Celestino
 Militello Francesco, 382
 Minardi, famiglia, 326-327
 Minardi Bibina, vedi Minardi Cristina
 Minardi Cristina (detta anche Bibina), 326
 Minardi Daniela, 326
 Minardi Maria, 327
 Minardi Paride, 327
 Minardi Romeo, 326-327
 Minardi Camerani Wera, vedi Camerani
 Minardi Wera
 Minelli Carlo, 196
 Minniti Fortunato, 383
 Mixson, famiglia, 394
 Mixson Archibald Miles, 329, 331
 Mixson Donald, 329
 Mixson James, 329
 Mixson Mildred, vedi McRae Mixson
 Mildred

Moccia Vincenzo, 386
 Moci Andrea, 334
 Moci Paolo, 333-334, 394
 Moizo Riccardo, 122n
 Mola Aldo Alessandro, 380
 Molfese Manlio, 257, 334-335, 378,
 395
 Molinari Andrea, 381
 Molteni Mirko, 377, 381
 Mondini Massimo, 135n, 368
 Montefrancesco Antonio, 370
 Montefredine Giovanni, 77n
 Monticone Alberto, 100n
 Montinaro Giancarlo, 378
 Morelli Emilia 101, 135n
 Morelli Ercole, 3, 11, 13n, 14 e n, 17,
 41n, 45 e n, 367
 Moresco Giovanni, 390
 Moris Maurizio Mario, 151
 Morolli Gabriele, 20n
 Morrone Paolo, 42
 Mozzati Marco, 366
 Munafò Letterio, 355
 Muratori Saverio, 20n
 Muscarà Francesco, 377
 Mussolini Benito, 3, 19n, 31, 43, 46, 60n,
 186, 256-257, 310-311, 335, 338, 349,
 352-353, 377, 381

N

Napoli Silvio, 82, 83n, 84n
 Natalini Andrea, 381
 Nobile Gertrude, vedi Stolp Nobile
 Gertrude
 Nobile Umberto, 44n, 85n, 86n, 132-133,
 135, 311, 313-315, 350
 Nobile Stolp Gertrude, vedi Stolp Nobile
 Gertrude
 Norton Nancy, moglie di Steve Norton,
 330
 Norton Steve, 330, 394

O

Olgiati Giustina, 390
Olivari Luigi, 305
Onesti Giulio, 21n
Orano Paolo, 386
Oreffice Susanna, 33n, 372-375
Orlando Salvatore, 155n
Orlanducci Enzo, 382
Osti Guerrazzi Amedeo, 382

P

Pacciardi Randolpho, 9n
Pagano Alfio, 130n
Pagliana Tullio, 390
Palamenghi Calogero, 335-336, 395
Palanca Armando, 336, 395
Palli Natale, 122n, 320
Pampena Ennio, 170n
Panunzio Sergio, 386
Parenzo Gino, 22n
Parisella Antonio, 366
Pasqualini Maria Gabriella, 79n, 381
Pavone Claudio, 151 e n, 169n
Pecori Giraldi Alessandro, 285
Pede Giovanni, 392
Pedretti Marcello, 395
Pedriali Ferdinando, 379-381
Pellegrini Aldo, 13n
Pelliccia Antonio, 122n, 397
Pensuti Emilio, 122n, 351
Pesce Giuseppe, 20n, 41n, 119n, 121n,
127, 128n, 129n, 135n, 368
Petrarulo Mauro, 385
Petrucci, famiglia, 338
Petrucci Luigi, 76, 77n, 80 e n, 81n, 84n,
258, 337-338, 395
Pezzi Elena, 339
Pezzi Enrico, 339-340, 395-396
Pezzi Marialuisa, 339
Piccio Pier Ruggero, 6, 7n, 122n, 304,
332, 376, 388
Piccio Piero, 122n

Piccione Nino, 383
Pieri Piero, 103n
Pinotti Roberto, 390
Pizzo di Ferro, vedi Balbo Italo
Pluviano Marco, 388
Polimeni Francesco, 314
Polimeni Lina, moglie di Francesco
Polimeni, 314
Pontremoli Aldo, 314
Poppi Alberto, 395
Porro Alberto, 121n
Porro Felice, 22n, 121n, 315, 378
Prepositi Clemente, 22n, 377-378
Preziosa Pasquale, 379
Pricolo Francesco, 380
Prochet Regis Elvira, 306
Pusceddu Fausto, 106n

R

Raccanelli Gualtiero, 388
Raffaello Sanzio, 40n
Ragnisco Francesco Maria, 121n
Rainero Romain H., 382
Rangoni Mario Eugenio, 390
Ranieri Celso, 340, 396
Ranieri Girolamo, 77
Ranieri Luciana, vedi Honorati Ranieri
Luciana
Ranieri Honorati Luciana, vedi Honorati
Ranieri Luciana
Ranza Ferruccio, 31, 33n, 305
Ratti Veneziani Piero Carlo, 379
Rebora Enrico, 121n
Ricaldoni Ottavio, 130n
Richthofen Wolfram Freiherr von, 335
Ristori Fulvio, 130n
Ristori Mario, 371
Rizzi Fabrizio, 106n, 367
Rocca Gianni, 380
Rochat Giorgio, 100n, 104n, 150n, 151n,
378-379, 386-387
Rodinò Giulio, 146n

Romanelli Francesco, 121n
 Rondoni Davide, 388
 Rossi Angelo, 392
 Rossi Euro, 164n, 172n, 173n, 366
 Ruffo di Calabria, Fulco, 122n, 305
 Russo Luigi, 371
 Ruzo Daniel, 314

S

Sabelli, famiglia, 341-343, 396
 Sabelli Emilia, 341
 Sabelli Francesco, 341
 Sabelli Geminio, 341-342
 Sabelli Giovanni (detto anche il bulgaro),
 341-343, 396
 Sabelli Guglielmo, 341
 Sabelli Lidia, 341
 Sabelli Lydia, vedi Sabelli Lidia
 Sabelli Margherita (detta anche Margot e
 Pupetta), 341-342
 Sabelli Margot, vedi Sabelli Margherita
 Sabelli Maria, 396
 Sabelli Pupetta, vedi Sabelli Margherita
 Sabelli Rodolfo, 342
 Sabelli Rosa Eletta, vedi Di Menna
 Sabelli Rosa Eletta
 Sabelli Di Menna Rosa Eletta, vedi Di
 Menna Sabelli Rosa Eletta
 Saggioro Cristina, 372-375, 394
 Salerno Claudio, 386
 Salomone Oreste, 122n
 Salvetti Marina, 378
 Sampson Anthony, 383
 Sandri Leopoldo, 101
 Santoro Carlo Maria, 149n, 387
 Santoro Giuseppe, 50n, 51n, 53n, 54n,
 55n, 56n, 59n, 60n, 149n, 380
 Sardo Roberto, 388
 Saurat Denis, 390
 Savarese-Cattoi, famiglia, 314
 Savi Ercole, 343-344, 396
 Savi Giuliana, 344

Savoia, dinastia, 340
 Savoia Umberto, 350
 Scaroni Silvio, 87n, 121n, 386
 Schepisi Giuseppe, 196
 Schmidl Erwin A., 99n
 Sciandra Giovanni, 131n
 Sciarretta Italo, 371
 Segrè Claudio G., 386
 Settimelli Emilio, 386
 Settimi Stefania, 315
 Sica Francesca Paola, 365, 371-376, 386,
 395-396
 Sicoli Michele, 119n
 Silengo Giovanni, 106n
 Silvestri Armando, 122n
 Soldatini Alberto Mario, 110-112
 Somenzi Vittorio, 111-112
 Spadolini Giovanni, 154n
 Squaglia Enrico, 340
 Stellavato Ornella, 33n, 374
 Stiazzini Carlo, 169n, 367, 389-390
 Stolp Gertrude, vedi Stolp Nobile
 Gertrude
 Stolp Nobile Gertrude, 369
 Stoppani Mario, 122n
 Strada Gino, 121n
 Straulino Luigi, 86n, 90-92 e n, 94, 96-97
 e n, 98n, 99n, 100n, 101n, 102n, 104n
 Struffi Maurizio, 90n
 Suckert Curzio (pseud. Curzio
 Malaparte), 386
 Sullioti Italo, 393

T

Tamborra Angelo, 101
 Tanassi Mario, 137n, 361
 Tecchi Federico, 87n
 Teruzzi Attilio, 29n
 Tessari Arrigo, 257
 Tomaso di Savoia, vedi Tommaso di
 Savoia, duca di Genova
 Tomassini Luigi, 173n, 366

Tommaso di Savoia, duca di Genova, 39
Tosti Amedeo, 11n
Trani Silvia 29n, 42n, 156n, 169n, 366,
372-376, 385
Tremelloni Roberto, 87n
Trigona della Floresta Ercole, 134 e n
Trotta Annunziato, 121n, 122n, 385
Tursini Luigi, 110

U

Uccelli Giovanni, 59n, 61n
Uccelli Rodolfo, 358
Ucelli Guido, vedi Ucelli di Nemi Guido
Ucelli di Nemi Guido, 111, 368
Unia Carlo, 344-345, 396-397
Usuelli Aura, vedi Usuelli Gardella Aura
Usuelli Celestino (detto anche il milanese
volante), 122n, 133, 134n, 345-347,
397
Usuelli Gardella Aura, 346-347

V

Vagnoni Salvatore, 371
Valenti Lorenzo, 351
Valentini Gastone, 92n
Valle Giuseppe, 17n, 29n, 151, 347-349,
391, 397
Valle Renato, 348
Vallecchi, casa editrice, 377
Valtulina Eugenia, 382
Vannucchi Arnaldo, 371
Varale Vittorio, 388
Varriale Paolo, 378, 385, 387-388, 396

Verduzio Rodolfo, 133, 134n, 349-351,
397-398
Veronesi Natale, 352
Verza Alceo, 351-352, 398
Vickers, industria britannica attiva nel
settore aeronautico, 383
Vietti Margherita, vedi Vietti Ciocca
Margherita
Vietti Ciocca Margherita, 315
Vigna Achille, 380
Villari Rosario, 103n
Violante Luciano, 383
Vitale Massimo, 392
Vittorio Emanuele III, re d'Italia, 307-311,
348, 350
Volta Alessandro, convegno su (Roma,
1938), 387

W

Williamson George Hunt, 314, 390
Woller Hans, 382

Z

Zacchetti Vitale, 255
Zangheri Renato, 103n
Zanni Rosiello Isabella, 151n
Zappata Filippo, 122n
Zardo Vittorio, 368
Zeniti Pietro, 23n
Zingales Francesco, 4n
Zog I, re degli albanesi, 349
Zorini Decio, 379

2. Luoghi

A

Abissinia, 335
 Abu Dhabi, vedi Emirato di Abu Dhabi
 Addas, 232
 Addis Abeba, 232
 Adriatico, mare, 345
 Afghanistan, 160, 161n
 Africa, 88n, 232, 313, 315, 366, 379
 Africa a nord del Sahara, 366
 Africa a sud del Sahara, 366
 Africa del Nord, 366
 Africa italiana, 29n, 88n, 237
 Africa mediterranea, 386
 Africa orientale (AO), 29-31, 32n, 33n, 231, 297, 332, 340, 348, 379, 393
 Africa orientale italiana (AOI), 29 e n, 31n, 32n, 64, 231-232, 237, 240, 242, 245, 248, 295, 300, 339, 349, 374, 379
 Africa settentrionale, 64, 250, 312, 339
 Africa settentrionale italiana, 248, 354
 Afrique, vedi Africa
 Albania, 45n, 51n, 54n, 207, 212, 221, 237, 239, 245, 250, 254, 286, 299, 333, 341, 349
 Albano di Lucania, 334
 Al Dhafra, 144
 Aleppo, 332
 Alessandria, 306
 Algeria, 250, 255
 Alghero, 279
 Alpi, 345, 397
 Alto Adriatico, mare, 323
 Alto Tirreno, mare, 252, 343, 355
 Amendola, 279
 America latina, 345, 347
 Ancona, 307, 310, 345
 Ande, 345
 AO, vedi Africa orientale
 AOI, vedi Africa orientale italiana

Appignano, 336, 395
 Apuane, alpi, 390
 Argonne, 329
 Asia, 255, 361, 386
 Asmara, 232, 349
 Assab, 232
 Atene, 255
 Atlantico, oceano, 255
 Atlantide, isola leggendaria, 390
 Augusta, 340
 Austria, 11n, 43n
 Aviano, 304, 317
 Axum, 232

B

Badia Fiesolana, 303
 Baghdad, 330-331
 Bagni di Tivoli, 128 e n
 Bahar Dar, 232
 Bainsizza, 341
 Balcani, 160, 161n, 250, 321
 Baleari, 234-235
 Barcellona, 234, 380
 Bari, 65 e n, 73n, 112, 199, 305, 320, 355
 Bassa Sassonia, 326
 Bassano del Grappa, 77n, 257
 Basso Ionio, mare, 354
 Basso Tirreno, mare, 252
 Belgio, 348
 Belgrado, 79n
 Bellagio, 77n, 257
 Bengal, alture di, 392
 Bengasi, 301, 322-323, 326, 335
 Benjaminow, 326-327
 Bergamo, 134n, 324-326, 382
 Berlino, 255, 298-299, 333, 379
 Bétheny, 303
 Bezeichnung, 326
 Bolama, 349
 Bologna, 316
 Bolotana, 328
 Borore, 328

Boscomantico, 347
Bovisio Mombello, 351
Bracciano, 130n
Brasile, 255, 310-311, 313, 348-349,
352-354, 379
Brembate di Sopra, 134n
Brescia, 324, 359
Brétigny-sur-Orge, 277
Brindisi, 254
Brooklands, 341-342
Bruxelles, 20n
Bulgaria, 341-342
Busto Arsizio, 328

C

Cadimare, 27n, 228-229, 343
Cagliari, 300
Cameri, 340
Camp Ritchie, 78n
Campania, 46, 73n, 74n
Campoformido, 304
Capena, 313
Capodichino, 322
Caporetto, 325, 394
Capua, 323
Carso, 315, 359
Cartagena, 234
Casamicciola, 324
Cascina Costa, 315, 331, 351
Cascina Malpensa, 304, 328; vedi anche
Malpensa
Caserta, 45-46, 258, 279, 300, 347-349,
368
Cassibile, 327
Castellina Marittima, 346
Castellón de la Plana, 234
Castiglione del Lago, 322
Cavo, monte, 321
Cazaux, 277
Centocelle, vedi Roma, Centocelle
Cerveteri, 317, 319, 328, 340
Chachani, vulcano, 345

Chicago, 355, 396
Chimborazo, vulcano, 345
Ciampino, vedi Roma, Ciampino
Cina, 298, 301-302, 318-319, 344, 386
Cirenaica, 301-302, 309, 322, 355
Cleveland, 318-319
Collevecchio, 339
Colli Albani, 321
Conselve, 352
Corsica, 226, 238, 246, 301
Cremona, 23n

D

Dalmazia, 79n, 221, 239, 298
Danubio
Decimomannu, 344
Desenzano del Garda, 27n, 112n, 133n,
328-329, 336
Dessiè, 32, 232
Dillingen sul Danubio, 78n
Dire Daua, 232
Don, ansa del, 339

E

Egeo, 45n, 51n, 54n, 212, 221, 238,
242, 245, 248, 251, 307, 309, 321,
378, 387
Egeo, isole dell', 150n
Egeo, isole italiane dell', 207, 209
Egeo, mare, 240
Egitto, 79, 255, 286
El-Alamein, 381
Elmas, 329
Emirati arabi uniti, 144n
Emirato di Abu Dhabi, 144n
Empoli, 321
Eritrea, 160, 161n, 285, 297, 315-316,
331
Estremo Oriente, 386
Etiopia, 28, 38, 45, 67, 120, 322, 379
Europa, 361, 380
Europa settentrionale, 255

F

Fallingbostel, 326
 Ferrara, 10, 349, 353
 Fiesole, 354
 Filippine, 329, 330n
 Firenze, 44-45, 118n, 303, 354, 379, 383
 Fiume, 307, 310
 Foligno, 324, 349, 393
 Fondi, 355
 Forlì, 46, 326
 Formentera, 312
 Francia, 64n, 208, 217, 238, 250, 255,
 286, 304, 320, 326, 332, 335, 341,
 348, 374, 382, 388
 Francoforte, 78n
 Frosinone, 279, 313
 Furbara, 27, 317

G

Galatina, 323
 Ganale Doria, 322
 Genova, 39, 305, 311-313, 316, 350, 394
 Germania, 43n, 208, 216-217, 249, 259,
 286, 301, 307, 309, 326, 327n, 335,
 344, 352, 373
 Germania meridionale, 78n
 Gerona, 234
 Ghedi, 328
 Giappone, 249
 Gibilterra, 207, 213, 286
 Gimma, 232
 Ginevra, 227
 Giuba, 322
 Gondar, 32, 232
 Gorizia, 323
 Gran Bretagna, 286, 320
 Grappa, monte, 259
 Grazzanise, 304
 Grecia, 45n, 51n, 54n, 64n, 208, 217,
 221, 238, 245, 255, 286, 354
 Grosseto, 313

Grottaglie, 279

Guernica, 333

Guidonia, 45 e n, 46 e n, 71, 243, 276,
 279, 286, 315, 318, 324, 333,
 349-350, 353, 393

Gura, 232

H

Harar, 232

Heidelberg, 78n

I

India, 255

Inghilterra, 208, 217, 341

Ingolstadt, 78n

Iraq, 160, 161n, 255

Irgalem, 232

Irlanda del Nord, 286

Isonzo, fiume, 335

Istria, 315

Iugoslavia, 64n, 208, 217, 238, 250, 286,
 298

Iugoslavia centro-settentrionale, 150n

J

Javello, 232

Jugoslavia, vedi Iugoslavia

K

Kenya, 277

L

Lagà-Arbà, 232

La Spezia, 343

Latina, 279, 343

Lazio, 314, 366

Le Bourget, 341, 343

Lecce, 279

Lepini, 323

Leverano, 323

Le Vignole, isola, 184

Libia, 12, 38, 41, 45n, 60, 120, 135, 207,
212, 238, 245, 255, 285, 295, 297,
299, 301, 307, 309-311, 313-317, 322,
325, 335, 339, 347-348, 352-353,
378-379, 387
Liguria, 169n, 312n, 390
Lilibeo, 314
Linate, 243
Lisbona, 320, 340, 344
Littoria, vedi Latina
Livorno, 307, 311
Lombardia, 284
Londra, 298-299, 349-350
Lubiana, 354, 388
Lugo, vedi Lugo di Romagna
Lugo di Romagna, 303, 305, 387
Lylybeus, vedi Lilibeo
Lyubotin, 307

M

Macallè, 32
Macedonia, 297
Macerata, 279, 395
Madrid, 103n, 320, 355
Maggiore, lago, 330
Malpensa, 331, 351; vedi anche Cascina
Malpensa
Malta, 207, 213, 240, 249-250, 321, 339,
354, 381
Manila, 329-330
Mantova, 382
Marina di Pisa, 228-229
Marmarica, 301
Marocco, 235, 250
Marsala, 314
Marsiglia, 344
Massaua, 232
Mauritania, 389
MC, vedi Macerata
Medio Oriente, 250, 333, 361
Mediterraneo, anche mare, 64, 240, 255,
333, 340, 348-349, 378, 381

Mediterraneo centrale, 343
Mediterraneo Est, 238
Mediterraneo occidentale, 255, 311, 348,
352, 378-379
Mediterraneo orientale, 254, 298, 307,
309, 349, 379, 352
Melbourne, 330-331
Milano, 20n, 44n, 46, 110-111 e n, 112 e
n, 144, 174, 228-230, 257, 305-306,
316, 318-319, 334, 336, 340, 345,
351, 354, 356, 367-368, 380, 383
Mirafiori, 23n, 297, 304, 316, 334, 336
Modena, 303-304, 324
Mogadiscio, 232
Moggio, 232
Molise, 322
Monaco, 78n
Mondovì, 316-317
Monfalcone, 328
Monserrato, 328
Montecelio, 27n, 43n, 276, 317, 319,
328, 340, 348, 350
Montecorvino Rovella, 195
Montello, 304
Mosa, 329
Mosca, 318-319

N

Nanchino, 301-302, 344
Napoli, 22n, 46, 199, 230, 323, 335, 341,
349, 353, 356
Neghelli, 322
Nero, mare, 378, 387
Nervesa, 304
Nettuno, 297
New York, 174, 255, 330-331, 341, 350
Nord Africa, 78n, 302, 321
Novara, 134, 305, 347

O

Oceano, 379, 387, 392
Odessa, 378, 387

Oleggio, 134, 347
 Orbetello, 175, 301, 309-310, 335
 Oriente, 299, 335
 Ormea, 311
 Orvieto, 328
 Ostia, 317, 319, 335
 Ottawa, 344

P

Padova, 21n, 22n, 230, 355, 359
 Palermo, 199
 Palestina, 250, 255
 Parigi, 298, 341, 349, 355
 Passignano sul Trasimeno, 335, 354
 Pasubio, 328
 Pavia, 366
 Penisola arabica, 144
 Persico, golfo, 143-144 e n, 160, 161n
 Perugia, 103n, 315, 322, 340, 379
 Piacenza, 321
 Piave, 328
 Pinerolo, 303
 Pisa, 306, 389
 Poggio Renatico, 182
 Pola, 184, 310, 315, 335
 Polo Nord, 44n, 314
 Polonia, 307, 309, 326, 397
 Pontecagnano, 195
 Pontedera, 337
 Pordenone, 334, 351
 Porto Corsini, 307, 310, 335
 Porto Santo Stefano, 314
 Portogallo, 320
 Potsdam, 78n
 Pozzuoli, 118n, 279
 Pratica di Mare, 275-276, 279, 321
 Preggio, 51, 316
 Prevesa, 238
 Provenza, 238

Q

Quartesana, 352

R

Regno Unito, 286
 Reims, 303
 Rocca di Papa, 321
 Rodi, 307
 Roma, 12, 14n, 20, 21n, 22n, 29 e n, 34n, 39 e n, 40, 42-44, 65-66, 76, 77n, 78n, 86n, 99n, 101, 107, 109n, 111n, 120n, 129n, 132 e n, 150n, 169n, 199, 228-230, 243, 255, 262-263, 276-277, 290, 297-300, 303, 308, 310, 314-315, 317-326, 328, 330-333, 335-337, 339-340, 344-345, 348-350, 352, 354, 361, 365-369, 375, 377-379, 387, 389-391, 396, 398
 Roma, Centocelle, 129n, 132n, 316, 334
 Roma, Ciampino 279, 328, 337, 343, 349
 Russia, 54, 55n, 239-240, 242, 246, 255, 339, 381

S

Sabaudia, 321
 Sagraia, 316
 Sahara, 366, 389
 Sahara della Mauritania, 389
 Saint-Germain, 11 e n
 Salerno, 297
 Salò, 177n
 Salon-de-Provence, 344
 Salonicco, 297
 Salto di Quirra, 276
 Samarate, 315, 331
 Sandbostel, 326
 San Francisco, 331
 San Giusto, 328
 Sanremo, 333
 Sant'Andrea, isola di, 184, 313, 354
 Saragoza, 33
 Sardegna, 45n, 51n, 54n, 72n, 73n, 74n, 75n, 221, 238-239, 245, 321, 328
 Sassari, 300, 315-316, 347
 Savogna, 335

Schocken, 307, 344-345, 397
Schokken, vedi Schocken
Scirè, 32
Segni, 323
Serbia, 79n
Serramazzoni, 321
Sesto San Giovanni, 300, 326
Sicilia, 45n, 51n, 54n, 72n, 73n, 74n,
75n, 78n, 221, 238-239, 245, 318,
321, 354, 381
Siria, 250, 332
Sirte, 339
Slovenia, 79n, 221, 239
Sofia, 341
Somalia, 31, 32, 33n, 87n, 88n, 232, 270,
322, 332, 355
Somalia italiana, 232, 252
Somma Lombardo, 304, 328
Spagna, 34 e n, 67, 154 e n, 234-236,
259, 301, 320, 334, 339-340, 349,
365, 374, 380
Stati Uniti, vedi Stati Uniti d'America
Stati Uniti d'America, 78n, 109, 272,
277, 299, 329-330 e n, 331, 341-342,
348, 382
Sud Africa, 382
Suez, 207, 213, 255
Sutri, 314
Svizzera, 348

T

Taliedo, 44n
Taranto, 279
Tarragona, 234
Teheran, 306
Tembien, 32
Thiene, 320
Tiahuanaco, 390
Timor, 160
Tobruch, 309, 352
Tokio, 255, 320, 330, 332, 336
Tonale, 328

Torino, 6, 12, 21n, 22n, 23n, 39n, 40 e n,
41, 44-45, 102n, 113-114, 129, 230,
297, 305, 313, 316-317, 319, 322,
324, 335, 339, 344, 347, 349-351, 367
Torre del Lago, 228-229
Transgiordania, 255
Trentino, 315
Trento, 300
Treviso, 28
Tripoli, 315, 354
Tripolitania, 309, 325-326, 339, 394
Tscherkov, 339
Tunisia, 250, 255
Turchia, 208, 217, 286

U

Udine, 304, 343, 351
Uebi Gestro, 322
Umbertide, 307
Umbria, 396
Ungheria, 349
Unione Sovietica, 110
United States, vedi Stati Uniti d'America
United States of America, vedi Stati Uniti
d'America
US, United States, vedi Stati Uniti
d'America
USA, United States of America, vedi
Stati Uniti d'America
Usini, 355
Ustica, 337

V

Val Camonica, 324
Valencia, 234
Valle del Chiese, 324
Valtellina, 324
Varese, 315, 323, 331
Varsavia, 255
Venezia, 184, 307, 310, 318-319, 354,
386

Venezuela, 255

Venosa, 317

Verona, 305, 359

Vesuvio, vulcano, 349

Vibo Valentia, 315

Vicenza, 321, 351, 359

Vienna, 11, 320, 325

Vigna di Valle, 27n, 39n, 102n, 129 e n,
130n, 131, 132n, 133, 183, 310, 317,
347, 349, 367-368

Vinchiaturro, 322-323

Virginia, 346

Viterbo, 279

W

Washington, 78n, 329-330, 340, 344

Wohsen, 326

Z

Zonderwater, 382

